

Certifié conforme à l'acte transmis au contrôle de légalité



## EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 27 septembre 2012

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. GRANDGUILLAUME

Convocation envoyée le 20 septembre 2012

Publié le 28 septembre 2012

Nombre de membres du Conseil de Communauté : 82

Nombre de présents participant au vote : 69

Nombre de membres en exercice : 82

Nombre de procurations : 9

SCRUTIN : POUR : 78

ABSTENTION : 0 CONTRE : 0 NE SE PRONONCE PAS : 0

### Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Alain MILLOT	M. Michel ROTGER
M. Pierre PRIBETICH	M. Benoît BORDAT	M. François NOWOTNY
M. Jean ESMONIN	M. Joël MEKHANTAR	Mme Christine MASSU
Mme Colette POPARD	M. Christophe BERTHIER	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
M. Rémi DETANG	M. Philippe DELVALEE	M. Claude PICARD
M. José ALMEIDA	Mme Anne DILLENSEGER	M. Gaston FOUCHERES
M. Jean-François DODET	M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Pierre PETITJEAN
M. François DESEILLE	M. Georges MAGLICA	Mme Claude DARCIAUX
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Nelly METGE	M. Nicolas BOURNY
M. Patrick CHAPUIS	Mme Elizabeth REVEL	M. Jean-Philippe SCHMITT
M. Michel JULIEN	Mme Christine MARTIN	M. Philippe GUYARD
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Nathalie KOENDERS	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Gérard DUPIRE	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	M. Gilles MATHEY
M. Jean-François GONDELLIER	M. Alain MARCHAND	M. Jean-Claude GIRARD
Mme Catherine HERVIEU	M. Mohammed IZIMER	Mme Françoise EHRE
M. François-André ALLAERT	Mme Hélène ROY	M. Patrick BAUDEMONT
M. Jean-Claude DOUHAIT	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	Mme Geneviève BILLAUT
M. Jean-Paul HESSE	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Murat BAYAM
Mme Badiaâ MASLOUHI	M. Jean-Yves PIAN	M. Michel BACHELARD
M. Patrick MOREAU	Mme Stéphanie MODDE	M. Philippe BELLEVILLE
M. Dominique GRIMPRET	M. Philippe CARBONNEL	M. Norbert CHEVIGNY
M. Didier MARTIN	M. Louis LAURENT	Mme Noëlle CAMBILLARD.
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Roland PONSAA	
M. André GERVAIS		

### Membres absents :

Mme Christine DURNERIN	M. Gilbert MENUT pouvoir à Mme Noëlle CAMBILLARD
Mme Myriam BERNARD	M. Jean-Patrick MASSON pouvoir à Mme Stéphanie MODDE
M. Franck MELOTTE	M. Yves BERTELOOT pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
M. Gilles TRAHARD	Mme Françoise TENENBAUM pouvoir à M. Alain MILLOT
	Mme Elisabeth BIOT pouvoir à Mme Joëlle LEMOUZY
	M. Alain LINGER pouvoir à M. Jean-Claude GIRARD
	M. Lucien BRENOT pouvoir à M. Michel ROTGER
	M. Michel FORQUET pouvoir à Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
	M. Rémi DELATTE pouvoir à M. Jean-François DODET.

---

**OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE****Accord pour l'engagement de la Déclaration d'Utilité Publique liée à la ZAC Ecopôle Valmy**

Par délibération du 24 juin 2010, le Conseil de Communauté a désigné, par le biais d'une convention de concession d'aménagement, la Société Publique Locale d'Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise (SPLAAD) concessionnaire de l'opération « Grand Nord », afin qu'elle en assure la mise en œuvre.

En application des dispositions des articles L. 300-4 et L. 300-5 du code de l'urbanisme et de l'article L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales, la SPLAAD s'est ainsi vue confier les tâches nécessaires à la réalisation d'opérations d'aménagement prévoyant la possibilité, le cas échéant, de conduire la maîtrise foncière des terrains concernés.

Parmi l'ensemble du périmètre identifié dans la convention, figure sous forme de lot 1 l'aménagement de la partie Est de la ZAC Parc Valmy.

Par délibération du 22 mars 2012, le Conseil de Communauté a décidé d'aménager ce secteur sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) en engageant une concertation préalable.

Lors du Conseil Communautaire du 27 septembre 2012, le bilan de la concertation a été dressé et la Zone d'Aménagement Concerté a été créée.

L'objectif de ce projet dénommé ZAC Ecopôle Valmy est de répondre quantitativement et qualitativement aux besoins de développement économique et de création d'emplois, tout en s'inscrivant dans une stratégie d'aménagement urbain durable. A ce titre, il se veut emblématique du renouveau de l'urbanisme dijonnais, en intégrant dès sa conception une forte dimension qualitative et environnementale afin de proposer aux publics amenés à le fréquenter un cadre attractif, écologique, agréable et accessible à tous.

L'opération s'étendra sur un site d'environ 19 ha délimité par la rocade Est au sud et par la limite communale de Dijon à l'est et au nord. Le programme prévoit la construction à terme de 130 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher et sera orienté notamment vers les emplois du secteur « tertiaire supérieur » (bureaux et services), qui a connu ces dernières années la plus forte progression sur l'agglomération. Compte-tenu de l'importance de ce programme, la configuration du plan guide permet un phasage de l'opération et une souplesse de construction pour s'adapter aux aléas de la conjoncture.

Les objectifs principaux du projet d'aménagement spatial de l'Ecopôle d'activités visent, conformément au dossier de création de la ZAC, à répondre aux trois orientations définies pour ce site dans le plan local d'urbanisme :

- une meilleure structuration de l'entrée nord de la ville de Dijon ;
- l'édification d'une nouvelle polarité urbaine au nord de la rocade ;
- la promotion du développement urbain durable.

Le projet sera desservi par le tramway et la rocade, via un nouvel échangeur, et proposera une urbanisation compacte, économe en énergie et en réseaux, alimentée par le réseau de chauffage urbain et répartie autour d'un parc verdoyant relié à son environnement. Les déplacements doux (piétons, vélos) seront privilégiés au sein du site et connectés à la ville malgré le passage de la rocade.

A ce jour, la Ville et la SPLAAD maîtrisent en pleine propriété ou sous forme de promesse de vente 38 parcelles pour 5 hectares 16 ares 07 ca, soit 39 % de la surface totale à acquérir. Les biens restants à acquérir à ce jour représentent vingt sept parcelles non bâties.

Le coût total des travaux est de l'ordre de 22 000 000 € hors taxes. Conformément aux avis des services fiscaux, le coût des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet est de 1 775 000 € (indemnités diverses et de emploi incluses). Le montant des dépenses liées aux études préalables, frais de gestion, financiers et divers est de l'ordre de 8 725 000 € hors taxes. Le montant du cout global réel du projet est donc de l'ordre de 32 500 000 € hors taxes.

Au vu de ces éléments, il est proposé de solliciter de Monsieur le Préfet de la Région Bourgogne, Préfet de la Côte d'Or, l'édition d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) valant mise en compatibilité du PLU de Dijon pour le projet de ce futur parc d'activités ainsi que pour l'ouverture d'une enquête parcellaire. A cette fin et conformément aux articles R. 11-3 et R. 11-19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique sont constitués un dossier d'enquête publique préalable à la DUP et un dossier d'enquête parcellaire.

Vu l'avis des Commissions

**LE CONSEIL,**  
**APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,**  
**DÉCIDE :**

- **de prendre** connaissance du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du PLU du Dijon et d'enquête parcellaire conjointe relatifs au projet d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté Ecopôle Valmy, et notamment du coût des travaux d'aménagement et des acquisitions foncières ;
- **de confirmer** les acquisitions foncières ;
- **d'autoriser le Président**, en application des dispositions des articles L. 11-1-1, L. 11-2, L. 11-4, R. 11-3-1, R. 11-14-1, R. 11-19 et suivants du code de l'expropriation, à solliciter de Monsieur le Préfet de la Région Bourgogne, Préfet de la Côte d'Or, l'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et de l'enquête parcellaire conjointe ;
- **de dire** que la Déclaration d'Utilité Publique est demandée au profit de la Société Publique Locale d'Aménagement de l'Agglomération Dijonnaise ;
- **d'approuver** les dossiers de demande de Déclaration d'Utilité Publique et d'enquête parcellaire annexés au rapport et m'autoriser à y apporter, le cas échéant, des modifications de détail ne remettant pas en cause leur économie générale ;
- **d'autoriser** la SPLAAD à recourir à la procédure d'expropriation ;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte à intervenir pour l'application de ces décisions.



# LE GRAND DIJON

## **Ecopôle Valmy TERRITOIRE GRAND NORD**

### **DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

- 1 – Document mentionnant les textes régissant l'enquête publique et indiquant les modalités d'insertion de cette enquête dans la procédure administrative conformément à l'article L123-8 du Code de l'Environnement**

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

**AMÉNAGEURS DURABLES**



# 1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

## 11. Objet de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Afin de mettre en œuvre le projet exposé dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique, il est indispensable d'assurer la maîtrise foncière des parcelles situées à l'intérieur du périmètre du projet, et cela par voie d'expropriation le cas échéant.

Par délibération du 24 juin 2010, le conseil communautaire du Grand Dijon a confié à la Société Publique Locale de l'Agglomération Dijonnaise (SPLAAD), par le biais d'une convention de concession d'aménagement, les tâches nécessaires à la réalisation d'une opération d'urbanisme sur le territoire « Grand Nord ».

Par délibération en date du \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_, le Conseil Communautaire a sollicité de Monsieur le Préfet de la Côte d'Or, la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement Ecopôle Valmy, au profit de la SPLAAD.

Il a également sollicité de Monsieur le Préfet de la Côte d'Or, l'ouverture conjointe des enquêtes préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et parcellaire relatives au projet.

Par conséquent et conformément aux articles R11-3 et R.11-19 du code de l'Expropriation, l'expropriant a constitué puis transmis au Préfet les dossiers nécessaires pour soumettre le projet aux deux enquêtes.

## 12. Textes régissant l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Le projet d'aménagement entre dans le champ d'application de la Loi n°2010-788 du 12 Juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dans la mesure où les aménagements, ouvrages ou travaux sont susceptibles d'affecter l'environnement.

Les enquêtes seront donc effectuées dans les conditions prévues par le Code de l'Environnement (articles R123-1 et suivants), conformément au décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

*« l'enquête [...] a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact lorsque celle-ci est requise, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information.*

*L'enquête est conduite, selon la nature et l'importance des opérations, par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête désigné par le président du tribunal administratif ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin. »*

### **13. Conditions de l'enquête**

Autorité organisatrice : le Préfet de la Côte d'Or

Sur la base des éléments figurant au 1, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique portera également :

- Sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de DIJON.
- Sur une enquête parcellaire conjointe en vue de délimiter les terrains à acquérir pour la réalisation du projet.

## **2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION**

### **21. Avant l'enquête publique**

Le présent projet a été établi après concertation avec les représentants des différentes administrations concernées.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme a été soumis à l'examen conjoint des personnes publiques associées conformément au b de l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme.

### **22. Pendant l'enquête publique**

La présente enquête est organisée par Monsieur le Préfet de la Côte d'Or. A sa demande, un Commissaire-Enquêteur est désigné par le Président du Tribunal Administratif.

La présente enquête fait l'objet d'un arrêté d'ouverture d'enquête et de mesures de publicité préalables, conformément à la réglementation.

La durée de l'enquête est de 1 mois minimum. Elle se tient en mairie, où le dossier et un registre d'enquête sont tenus à disposition du public.

Par ailleurs, le Commissaire-Enquêteur est habilité à recevoir toutes personnes ou représentants d'association qui en font la demande.

A l'expiration de ce délai, les registres d'enquête sont clos, signés par la Maire de la commune et transmis au Commissaire Enquêteur.

## 23. Conjointement à la présente enquête publique

Le maître d'ouvrage étant en mesure de déterminer les parcelles nécessaires à la réalisation du projet, l'attention des propriétaires et locataires des biens et immeubles situés dans les emprises concernées par l'aménagement du projet est attirée sur le fait que, conjointement à l'enquête de Déclaration d'utilité Publique, est menée une enquête parcellaire. Cette enquête permettra de définir exactement, pour toutes les emprises nécessaires à l'exécution des travaux, l'identité du ou des propriétaires et des occupants, et permettra aux intéressés de faire valoir leurs droits. Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des biens nécessaires à l'exécution des travaux, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité publique.

Cette enquête fait l'objet d'un dossier spécifique.

## 24. A l'issue de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du PLU de Dijon et de l'enquête parcellaire

A la fin de l'enquête publique, le Commissaire –Enquêteur établira et transmettra au Préfet le dossier de l'enquête avec le rapport et les conclusions motivées, 6 mois maximum après l'ouverture de l'enquête publique (article L11-1 du Code de l'Expropriation). Cet avis pourra être favorable, favorable avec recommandations, favorable avec réserves, défavorable.

Le Préfet adressera une copie du rapport et des conclusions au Directeur de la SPLAAD et au Président du Tribunal Administratif.

Une copie du rapport et des conclusions du Commissaire Enquêteur resteront à la disposition du public dans la mairie de DIJON.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis pour avis par le préfet au conseil municipal. Si celui-ci ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, il sera réputé avoir donné un avis favorable.

## 25. Déclaration de projet

La déclaration de projet, introduite par l'article 144 de la loi sur le Démocratie de proximité du 27 février 2002 repris par les articles L. 126-1 et suivants du code de l'Environnement, concerne les projets publics soumis à enquête publique par une collectivité territoriale.

L'article 145 de la même loi, repris par l'article L11-1-1 du code de l'Expropriation vient préciser que « *si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics, l'autorité compétente de l'Etat demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou*

*à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L.126-1 du code de l'Environnement ».*

En vertu de la réglementation en vigueur, le Conseil Communautaire du Grand Dijon devra donc procéder à la demande du Préfet à une déclaration de projet dans un délai de six mois au terme de l'enquête.

Cette déclaration de projet mentionnera l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comportera les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle indiquera, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

## **26. La Déclaration d'Utilité Publique**

Au terme des procédures d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et d'enquête parcellaire, des arrêtés préfectoraux prononceront :

- l'utilité publique du projet d'aménagement de l'Ecopôle Valmy emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de la commune sus désignée.
- la cessibilité des biens nécessaires à l'opération.

L'arrêté préfectoral fera l'objet des mesures de publicité suivantes :

- Affichage en mairie pendant une durée de DEUX MOIS ;
- Mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans le département
- Publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Côte d'Or.

En cas de contestation, cet arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de la date de la dernière formalité de publicité.

## **3. AU DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

La procédure d'expropriation sera ensuite conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

Le délai de réalisation des expropriations, sauf prorogation, est fixé à 5 ans.

Toutefois, à tout moment de la procédure, les propriétaires concernés pourront conclure des accords amiables avec l'expropriant, ou autoriser la prise de possession anticipée des terrains (nonobstant leur droit à indemnités).

#### 4. TEXTES DE REFERENCES

- **Le Code de l'Environnement** notamment ses dispositions concernant l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement (livre 1<sup>er</sup>) ;
- **Le Code de l'Expropriation** pour cause d'utilité publique, modifié, notamment les articles L 11-1 à L 11-7 et R 11-3;
- **Le décret n° 85-453 du 23 avril 1985** modifié par le décret n° 93-245 du 25 février 1993, pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 codifiée ;
- **La Loi n°2002-276 du 27 février 2002** relative à la démocratie de proximité
- **Le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011** portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement
- **Le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011** portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements

#### 5. DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU GRAND DIJON DU \_\_/\_\_/\_\_



# PLAN LOCAL D'URBANISME

**ECOPLU**

## **ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE MISE EN COMPATIBILITÉ**

1 | Note explicative

Rendu public par AP du 26.09.1975  
Approuvé par AP du 25.01.1977  
Révisé par DCM 28.06.2010



## **Sommaire**

<b><i>1.DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR .....</i></b>	<b><i>3</i></b>
<b><i>2.OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE .....</i></b>	<b><i>3</i></b>
<b><i>3.PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE.....</i></b>	<b><i>4</i></b>

## **1. DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR**

La commune de Dijon dispose d'un PLU approuvé le 28/06/2010.

Le projet de l'Ecopôle est classé en majorité en zone AUE du PLU de Dijon, correspondant à une zone à urbaniser à vocation économique. Il s'agit d'une zone actuellement non équipée qui est destinée à l'extension de la ville à condition qu'elle fasse l'objet d'un aménagement d'ensemble et que l'aménageur prenne en charge le coût de cet aménagement.

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre d'un aménagement d'ensemble.

Le projet, bien que respectant les orientations du PLU, nécessite une mise en compatibilité du cadre déjà établi pour garantir la bonne mise en œuvre du projet.

En l'état, le règlement actuel de la zone concernée et certains documents graphiques ne permettent pas la réalisation de l'Ecopôle Valmy.

En effet, deux points spécifiques sont à adapter :

- L'emplacement réservé n°170 relatif à la réalisation du tramway (dont le Grand Dijon est bénéficiaire) a son objet aujourd'hui réalisé sur l'emprise du projet. Son maintien au sein du périmètre de l'opération d'aménagement n'a plus de nécessité.
- La limitation de l'étalement urbain a des impacts directs sur les formes urbaines et sur l'organisation des projets. Le règlement du document d'urbanisme doit permettre cette dynamique positive et offrir des règles de prospect basées sur les distances entre bâtiments mais déconnectées des limites foncières.

## **2. OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE**

La présente mise en compatibilité consiste à :

- créer un nouveau secteur (AUE1) correspondant à la partie du projet au sein de la zone AUE du PLU de Dijon. Le tableau des surfaces de la commune est ainsi modifié.
- modifier le règlement du PLU de Dijon en intégrant des dispositions propres au secteur AUE1.
- réduire l'emplacement réservé n°170 relatif à la réalisation du tramway dont le Grand Dijon est bénéficiaire.

- intégrer la superposition d'affectation de la bretelle de sortie de la rocade et de la future LGV, en intégrant sur cette emprise un emplacement réservé 169a au bénéfice du Grand Dijon, superposé à l'emplacement réservé 169 existant au bénéfice de RFF.

- modifier les documents graphiques suivants en faisant apparaître ces évolutions :

4.1 Plan d'ensemble du zonage (1/12500),

4.2 Plan des formes urbaines (1/12500),

4.3 Plan du patrimoine et du paysage (1/12500),

4.4 Planche 4 au 1/2000<sup>ème</sup>

4.5 Planche 6 au 1/2000<sup>ème</sup>

4.6 Plan des secteurs soumis à l'article R.123 – 11 b du code de l'urbanisme (1/12500).

### **3. PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE**

0. Procès verbal de l'examen conjoint

1.1 Arrêté de mise à l'enquête

2.4 Rapport de présentation

3. Règlement (extrait zone AUE du PLU)

4. Documents graphiques

4.1 Plan d'ensemble du zonage au 1/5000<sup>ème</sup>

4.2 Plan des formes urbaines

4.3 Plan du patrimoine et du paysage

4.4 Planches n°4 et n°6 du zonage au 1/2000<sup>ème</sup>

4.6 Plan des secteurs soumis à l'article R.123 – 11 b du code de l'urbanisme



# LE GRAND DIJON

## **Ecopôle Valmy TERRITOIRE GRAND NORD**

### **DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU**

#### **2.4 Rapport de présentation**

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

**AMÉNAGEURS DURABLES**



## Sommaire

<b>1. CADRE JURIDIQUE .....</b>	<b>3</b>
<b>2. AMENAGEMENT D'UN ECOPOLE.....</b>	<b>4</b>
2.1. Le contexte général .....	4
2.2. Les caractéristiques principales du projet.....	6
2.3. Les principes généraux d'aménagement.....	7
<b>3. DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR .....</b>	<b>10</b>
<b>4. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLU .....</b>	<b>11</b>
4.1.a Plan de zonage.....	12
4.1.b Règlement.....	14
4.1.c Documents Graphiques – Plan des formes urbaines .....	15
4.1.d Documents Graphiques – Plan du patrimoine et du paysage.....	16
4.1.e Documents graphiques – Planche n°4 au 1/2000.....	17
4.1.f Documents graphiques – Planche n°6 au 1/2000 .....	18
4.1.g Documents graphiques – Plan des secteurs soumis à l'article R.123 – 11 b du code de l'urbanisme.....	19
<b>5. TABLEAU DES SURFACES MIS A JOUR.....</b>	<b>20</b>
<b>6. ANNEXES .....</b>	<b>22</b>
<b>AUTRES PIECES :.....</b>	<b>22</b>

## **1. CADRE JURIDIQUE**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est régie par les articles L.123-16 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme.

L'article L.123-16 prévoit que :

*La déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme rendu public ou approuvé ne peut intervenir que si l'acte déclaratif d'utilité publique est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4, de la Région, du Département et des organismes mentionnés à l'article L.121-4 et après avis du conseil municipal.*

L'article R.123-23 stipule que :

*Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec le Plan Local d'Urbanisme, l'examen conjoint prévu à l'article L 123-16 a lieu avant l'ouverture d'enquête publique à l'initiative du préfet.*

Le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion ayant pour objet l'examen conjoint sont soumis, pour avis, par le Préfet, au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'EPCI compétent. Si ceux-ci ne se prononcent pas dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

L'objet du présent dossier est donc de soumettre, conjointement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de l'Ecopôle Valmy, la mise en compatibilité du PLU de Dijon à l'examen des administrations et des services compétents.

## **2. AMENAGEMENT D'UN ECOPOLE**

### **2.1. Le contexte général**

La Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a pour objectif de mettre en œuvre un projet urbain de grande envergure au Nord de la ville de Dijon. Ce projet consiste en un processus d'urbanisation progressif portant sur un territoire d'environ 116 hectares, qui est maintenant desservi par la ligne T2 du tramway. Depuis le début des années 2000, l'ouverture à l'urbanisation s'est concrétisée avec le développement de la ZAC « Parc Valmy » en deux tranches.

Ce territoire appelé Grand Nord, est délimité :

- au sud par la Rocade Est ou voie Georges Pompidou,
- à l'est par la commune de Ruffey-les-Echirey,
- à l'Ouest par le site du dépôt de produits inertes du Grand Dijon et par le centre de tri et de valorisation des déchets du Grand Dijon
- au nord, par l'emplacement réservé au Plan Local d'Urbanisme de Dijon n°169 correspondant au tracé de la future branche Ouest de la LGV Rhin Rhône.

Au sein de ce périmètre, 2 secteurs potentiellement opérationnels sont déterminés :

- au sud est du Parc Valmy, une emprise d'environ 19 ha en bordure de la rocade regroupant des terrains agricoles, baptisé « Ecopôle Valmy » (lot 1),
- au nord, directement accolé au Parc Valmy, un tènement d'environ 11,5 ha (lot 2) pouvant se développer à long terme.

Cette démarche repose sur quatre facteurs majeurs :

- la volonté de confirmer la vocation tertiaire de l'entrée nord de Dijon, dans la continuité de la réalisation en cours du Parc Valmy,
- l'objectif de finaliser l'entrée nord de l'agglomération par un aménagement paysagé soigné,
- la volonté de créer une nouvelle polarité voire de remailler l'entrée nord en privilégiant la densité, reposant sur l'opportunité offerte par l'arrivée d'un transport en commun en site propre (tramway),
- l'objectif affirmé du Grand Dijon de mener une politique de développement économique durable.

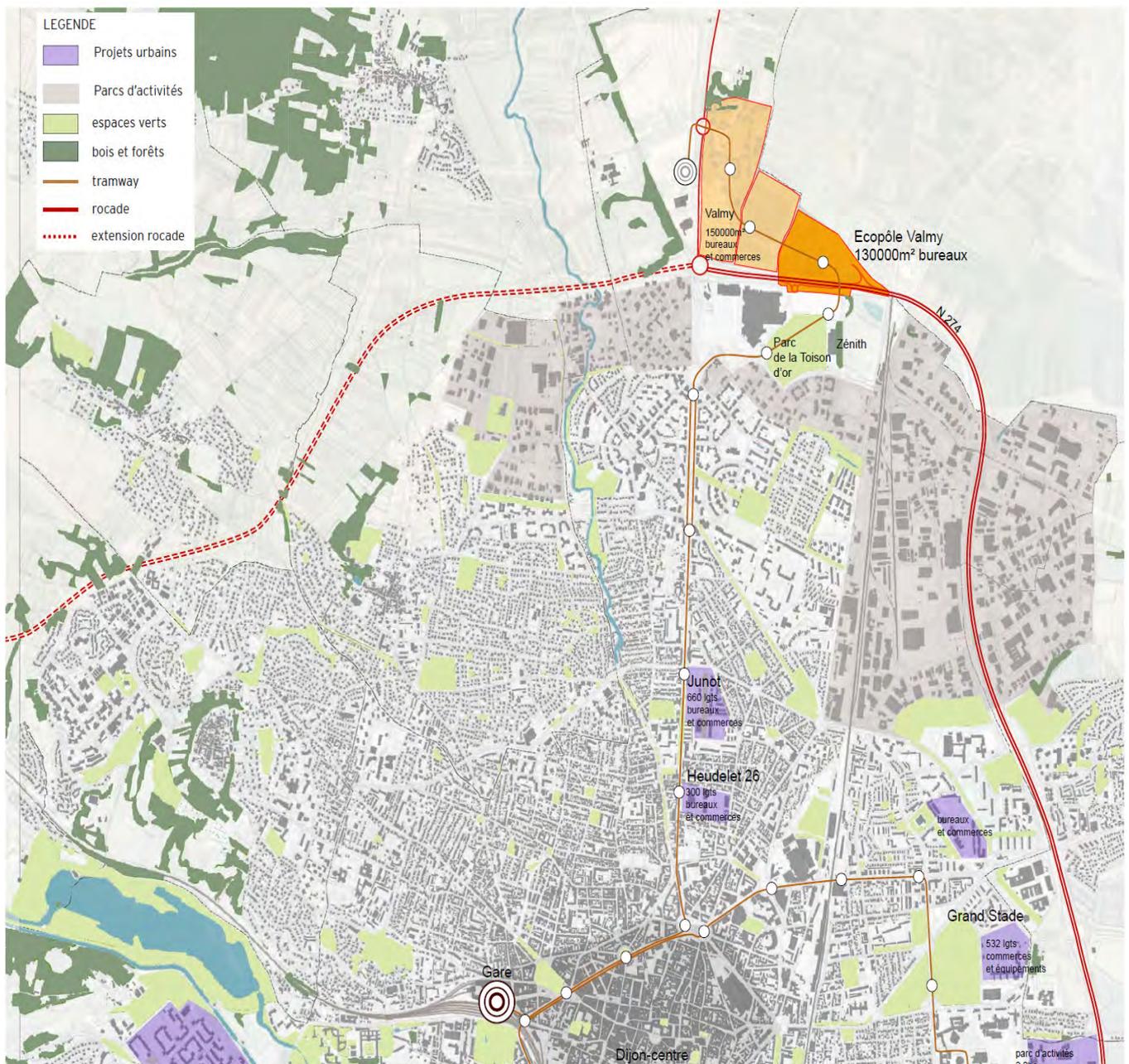
Ainsi, l'aménagement de ces terrains sera réalisé en vue de :

- renforcer l'implantation d'activités tertiaires sur le territoire dijonnais qui profiterait de l'armature en transport en commun créée par le tramway,

- désenclaver et mailler le territoire par la réalisation du tramway, d'un échangeur routier, de voiries et de liaisons douce et d'une passerelle,
- valoriser la « vitrine urbaine » et l'entrée de ville du nord de Dijon,
- renforcer ou développer de grands équipements publics,
- accompagner et mettre en valeur l'arrivée du tramway en créant une densité bâtie forte et de type urbaine

Cette stratégie de développement urbain a été inscrite dans les orientations stratégiques d'aménagement de la commune et sa traduction réglementaire s'est faite dans les différents documents de planification.

En particulier le Plan Local d'Urbanisme de Dijon, dans son PADD et par le biais d'une Orientation Particulière d'Aménagement, intègre de manière détaillée le cadre du développement urbain de ce secteur de la ville, selon les objectifs décrits précédemment.



## **2.2. Les caractéristiques principales du projet**

Le Parc Valmy présente actuellement en frange avec la rocade une épaisseur verte ponctuée d'une série de bassins et réservoirs. Le projet retenu s'inscrit dans cette continuité paysagère et hydraulique et permettra de mettre à distance les bureaux des nuisances sonores (rocade) et électriques (lignes à très haute tension) situées au Sud du périmètre du projet. Par ailleurs, la conception du projet prend également en compte :

- le tracé de la ligne T2 du tramway qui traverse le site du Nord-Ouest vers le Sud-Est ;
- mes terrains agricoles qui subsistent au Nord, entre le périmètre du projet et le tracé de la LGV. ;
- l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône qui imposera une épaisseur dans laquelle aucune construction ne sera possible.
- la réalisation d'un échangeur routier avec la rocade Est.

Tout en s'appuyant sur le tracé de la ligne T2 du tramway, qui sera mise en service fin 2012, la composition générale du projet représente un anneau triangulaire épais qui accompagne le tracé de la rocade Georges Pompidou, la lisière des terres agricoles et le projet de clinique situé entre le futur Ecopôle Valmy et le Parc Valmy. Cet anneau triangulaire correspond à la réalisation de 3 fronts bâtis qui reposent sur le regroupement des bureaux en îlots offrant ainsi des possibilités de mutualisation des équipements et des espaces privés entre les différents bâtiments. L'aspect environnemental, énergétique et architectural des bâtiments est également pris en compte dans la définition du programme.

Le raccordement du projet d'Ecopôle au tissu urbain existant s'appuie largement sur le tracé du tramway qui sera doublé d'une voie de circulation. Ces ouvrages permettent, via l'ouvrage d'art réalisé dans le cadre du projet du Tramway, de raccorder les quartiers localisés au Nord et au Sud de la rocade Georges Pompidou.

Par ailleurs, le projet comporte également la réalisation d'un échangeur permettant de desservir le projet depuis cette rocade et favorisant ainsi, des connexions avec les quartiers Est de l'agglomération dijonnaise qui seront étendues, vers l'Ouest suite à la concrétisation du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest de Dijon prévu fin 2013.

Au sein du projet, le réseau viaire est composé :

- d'un réseau principal de circulation s'appuyant sur le tracé du tramway et permettant de raccorder le Parc Valmy à la rocade Georges Pompidou par le biais d'un échangeur (au Sud du projet) et au tissu urbain localisé au-delà de la rocade ;
- d'un réseau secondaire composé de boucles de circulation interne et permettant de desservir les aménagements qui seront édifiés sur le site de l'Ecopôle Valmy.

Le parc urbain végétalisé, situé au cœur du projet, constitue le « poumon vert » et l'élément fédérateur du futur aménagement. Il jouit de la porosité des fronts bâtis pour offrir des

« continuités écologiques » entre les aménagements paysagers qui suivent la rocade et les terrains agricoles subsistants au Nord du projet et s'étendant au-delà du tracé de la LGV sur la plaine agricole de Ruffey-lès-Echirey.

Le parti d'aménagement retenu permet ainsi de structurer l'entrée Nord de Dijon en réunifiant les secteurs urbains localisés au Nord et au Sud de la rocade Georges Pompidou (passerelle + échangeur).

Structuré par les infrastructures locales de déplacement, le projet remplira son rôle de vitrine du dynamisme local alliant un projet urbain simple, ambitieux et valorisé par un aménagement paysager généreux.

### **2.3. Les principes généraux d'aménagement**

En résumé, le projet s'articule autour du tracé de la ligne T2 du tramway et comporte :

- trois fronts de bâtiments qui composent l'anneau triangulaire du projet ;
- les équipements publics nécessaires au fonctionnement du site :
  - o l'échangeur routier, le réseau viaire et l'offre de stationnement ;
  - o les réseaux de viabilisation dont la gestion alternative des eaux pluviales.
- une frange végétalisée au Sud du site et un parc central.

Ce dernier élément est structurant. Au-delà de pouvoir apporter un « poumon vert » à l'Ecopôle Valmy qui se veut un quartier d'affaires dense, le parc urbain est voué à assurer un rôle important en tant qu'élément fédérateur et marqueur d'identité pour le lieu.

Ce rôle est facilité par sa position privilégiée, au centre du site, et par son accessibilité, depuis :

- la station du tramway localisée sur le site ;
- la principale voie de communication du projet ;
- les différents cheminements secondaires, et, notamment les cheminements piétons qui irriguent les bâtiments du quartier.

Par ailleurs, le parc urbain participera à la mise en scène de l'Ecopôle depuis la rocade Georges Pompidou, via les porosités du front bâti le long de cette voie de circulation, et depuis le tramway qui longera le parc durant son passage au sein du quartier.

Offrant un large choix d'ambiances, fait de pleins et de vides, le parc urbain et l'aménagement des espaces publics du projet retenu répondront à des exigences sociales et écologiques en intégrant plusieurs éléments cruciaux pour répondre à cette demande :

- gestion alternative des eaux pluviales ;
- régulation thermique du quartier grâce à la végétation ;
- présence d'une palette d'activités destinées aux utilisateurs, essentiellement des «travailleurs» : lieux de détente, de réunion, de loisirs, à la fois collectif, et individuel.

Le parc devrait ainsi fortement contribuer à l'image du site. Résolument écologique, cette réalisation tournée vers la nature et la créativité sera porteuse d'audace architecturale tout en mettant en scène une végétation omniprésente et ayant pour vocation d'apporter un certain bien être à ses futurs utilisateurs. Il pourrait également devenir un laboratoire, un lieu d'expériences nouvelles, d'innovation, un espace pédagogique au sein duquel des méthodes de gestion différenciée, de micro-architecture de jardins (kiosques, isolats sensoriels...) par exemple, pourraient être mises en pratique.

Ce parc, accessible à tous et polyvalent dans ses usages, pourra être utilisé le week-end comme un lieu de détente, de promenade et de loisirs renforçant ainsi le choix des espaces verts à destination des Dijonnais.

Autour du parc central, le réseau viaire mis en œuvre sur le site se compose :

- de l'échangeur de connexion à la rocade Georges Pompidou comprenant une branche Nord, directement reliée au réseau viaire du projet et une branche Sud qui vient se relier au réseau viaire existant (rue de Colchide) assurant la desserte de la Toison d'Or, du Zénith et de l'Ecopôle Valmy, via l'ouvrage d'art de franchissement de la rocade réalisé pour le tramway ;
- d'une voie principale qui détermine les accès à l'Ecopôle et s'appuie sur le tracé du tramway et qui relie le projet :
  - o Au Parc Valmy, au Nord ;
  - o A la rocade Georges Pompidou, via l'échangeur ;
  - o Au Quartier de la Toison d'Or, via un passage sous la rocade au Sud-Est du projet, qui profite du franchissement créé pour le développement du tramway dans ce secteur.
- de boucles de desserte au sein du projet qui constituent le réseau secondaire permettant d'irriguer les îlots et d'accéder aux espaces de stationnement répartis sur le site ;
- d'un réseau de cheminement destiné aux déplacements doux (piétons et cycles) qui se développe sur le site et qui présente des jonctions avec les zones urbaines environnantes : le Parc Valmy et la Toison d'Or. L'aménagement d'une passerelle sur la rocade Est sera étudiée.

Ainsi, le site sera accessible pour des modes de déplacements variés :

- déplacements doux : piétons et cycles ;
- transports en commun : ligne T2 du tramway ;
- automobiles.

Les principales portes d'entrée à l'Ecopôle sont localisées au Nord, via le Parc Valmy et au Sud, via l'échangeur de la rocade Georges Pompidou ou les infrastructures routières situées au Sud de cette rocade.



*Image possible du projet au stade du concours*

### **3. DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR**

La commune de Dijon dispose d'un PLU approuvé le 28/06/2010.

Le projet de l'Ecopôle est classé en majorité en zone AUE du PLU de Dijon, correspondant à une zone à urbaniser à vocation économique. Il s'agit d'une zone actuellement non équipée qui est destinée à l'extension de la ville à condition qu'elle fasse l'objet d'un aménagement d'ensemble et que l'aménageur prenne en charge le coût de cet aménagement.

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre d'un aménagement d'ensemble.

Le projet, bien que respectant les orientations du PLU, nécessite une mise en compatibilité du cadre déjà établi pour garantir la bonne mise en œuvre du projet.

En l'état, le règlement actuel de la zone concernée et certains documents graphiques ne permettent pas la réalisation de l'Ecopôle Valmy.

En effet, trois points spécifiques sont à adapter :

- L'emplacement réservé n°170 relatif à la réalisation du tramway (dont le Grand Dijon est bénéficiaire) a son objet aujourd'hui réalisé sur l'emprise du projet. Son maintien au sein du périmètre de l'opération d'aménagement n'a plus de nécessité.
- La superposition de la nouvelle bretelle de sortie de la rocade au niveau de l'Ecopôle et de la future branche Ouest de la LGV Rhin Rhône nécessite l'ajout d'un emplacement réservé au bénéfice du Grand Dijon pour affirmer la superposition d'affectation.
- La limitation de l'étalement urbain a des impacts directs sur les formes urbaines et sur l'organisation des projets. Le règlement du document d'urbanisme doit permettre cette dynamique positive et offrir des règles de prospect basées sur les distances entre bâtiments mais déconnectées des limites foncières.

## 4. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLU

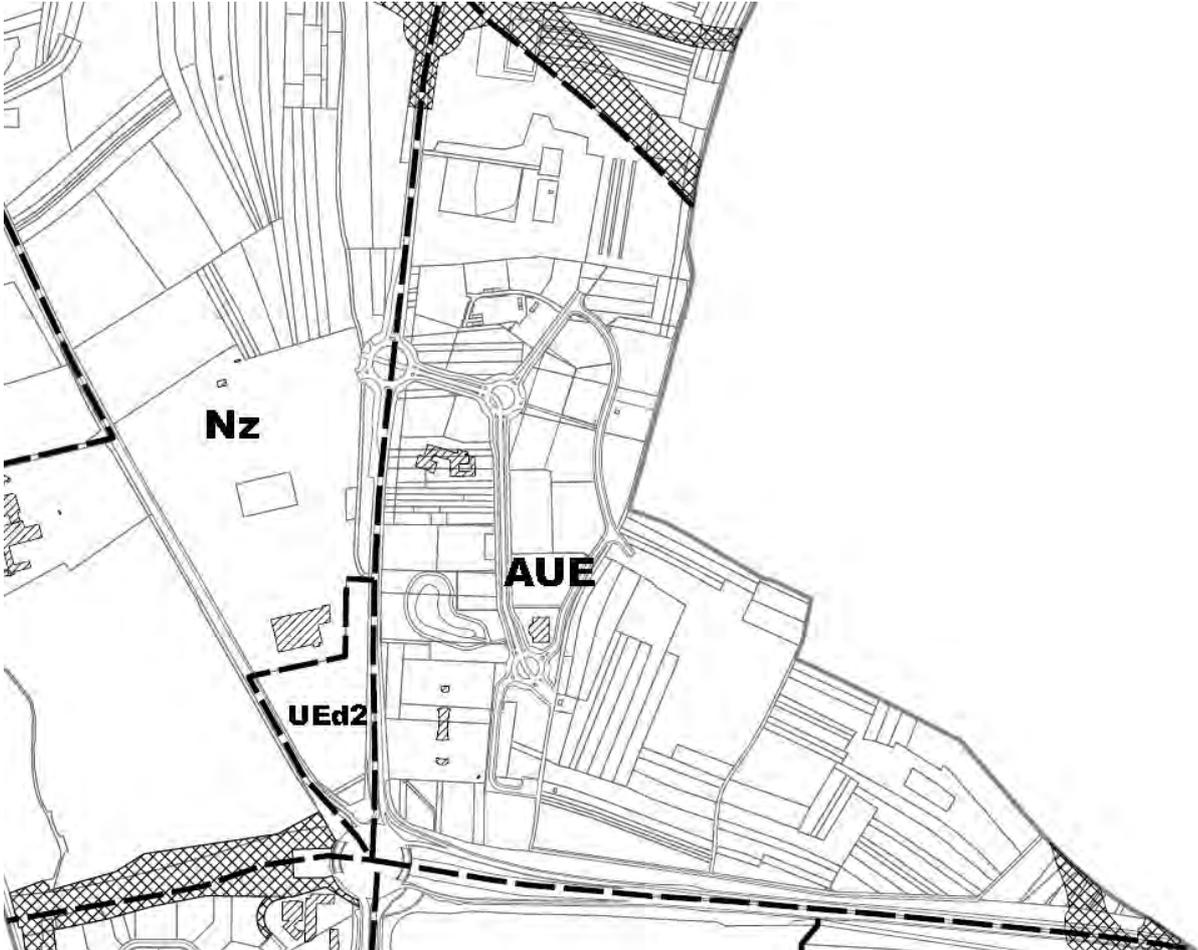
La présente mise en compatibilité consiste à :

- créer un nouveau secteur (AUE1) correspondant à la partie du projet au sein de la zone AUE du PLU de Dijon. Le tableau des surfaces de la commune est ainsi modifié.
  - modifier le règlement du PLU de Dijon en intégrant des dispositions propres au secteur AUE1.
  - réduire l'emplacement réservé n°170 relatif à la réalisation du tramway dont le Grand Dijon est bénéficiaire.
  - intégrer la superposition d'affectation de la bretelle de sortie de la rocade et de la future LGV, en intégrant sur cette emprise un emplacement réservé 169a au bénéfice du Grand Dijon, superposé à l'emplacement réservé 169 existant au bénéfice de RFF.
- modifier les documents graphiques suivants en faisant apparaître ces évolutions :
- 4.1 Plan d'ensemble du zonage (1/12500),
  - 4.2 Plan des formes urbaines (1/12500),
  - 4.3 Plan du patrimoine et du paysage (1/12500),
  - 4.4 Planche 4 au 1/2000<sup>ème</sup>
  - 4.5 Planche 6 au 1/2000<sup>ème</sup>
  - 4.6 Plan des secteurs soumis à l'article R.123 – 11 b du code de l'urbanisme (1/12500).

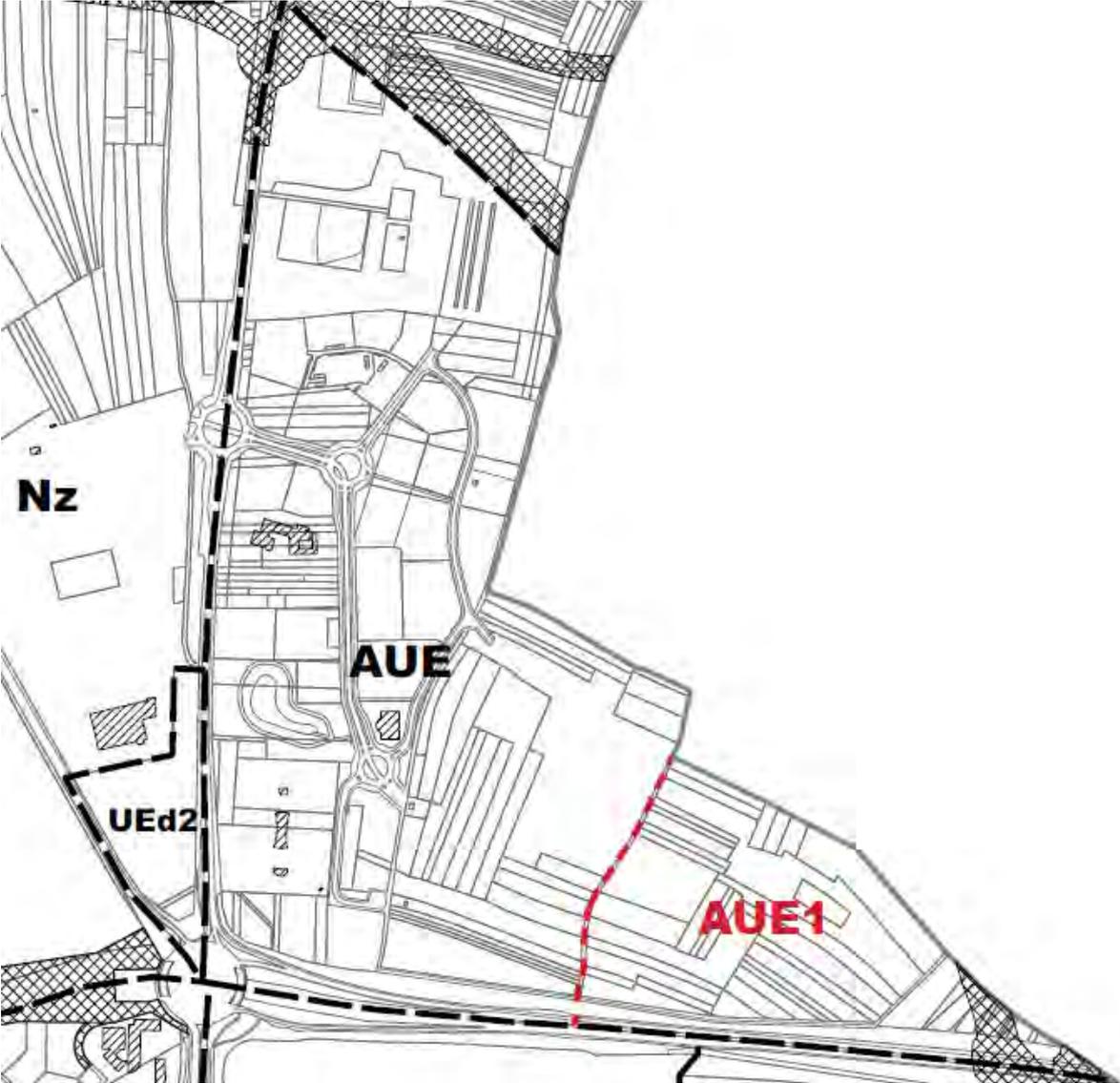
### 4.1.a Plan de zonage

Au sein de la zone AUE, sur l'emprise du projet, un nouveau secteur est créé : AUE1.

Ancien plan de zonage :



Nouveau plan de zonage :



## **4.1.b Règlement**

Le règlement du PLU est modifié sur les points suivants :

### **ZONE A URBANISER OPERATIONNELLE A VOCATION ECONOMIQUE**

***Rappel : l'ensemble des dispositions ci-dessous s'applique sous réserve des dispositions communes à toutes les zones.***

Il s'agit d'une zone actuellement non équipée qui est destinée à l'extension de la ville à condition qu'elle fasse l'objet d'un aménagement d'ensemble et que l'aménageur prenne en charge le coût de cet aménagement (extrait du rapport de présentation).

Le secteur concerné est situé au nord et correspond au Parc Valmy en cours d'aménagement et à ses extensions qui pourront constituer des opérations d'aménagement à part entière. **La partie correspondant à l'Ecopôle est classée en secteur AUE1 pour lequel les règles d'implantation sont adaptées.**

Les constructions n'y seront autorisées que dans le cadre d'un aménagement d'ensemble.

La zone AUE est partiellement couverte par des secteurs d'exposition au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Le règlement spécifique de la zone AUE1 est modifié de la manière suivante :

## **ZONE AUE**

### **ARTICLE AUE 7 –IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

#### **Définitions**

Les distances se mesurent horizontalement entre tout point d'un mur et le point le plus proche de la limite séparative.

La hauteur est comptée entre le terrain naturel et le dessous de la sablière ou le niveau supérieur de la terrasse.

#### **Règle d'implantation**

Les constructions peuvent être implantées en limite(s) séparative(s) ou à un recul égal à la moitié de la hauteur avec un minimum de 5 m ( $d \geq H/2$  avec  $d \geq 5$  m). **Ce recul est porté à 2 mètres minimum quelle que soit la hauteur en secteur AUE1.**

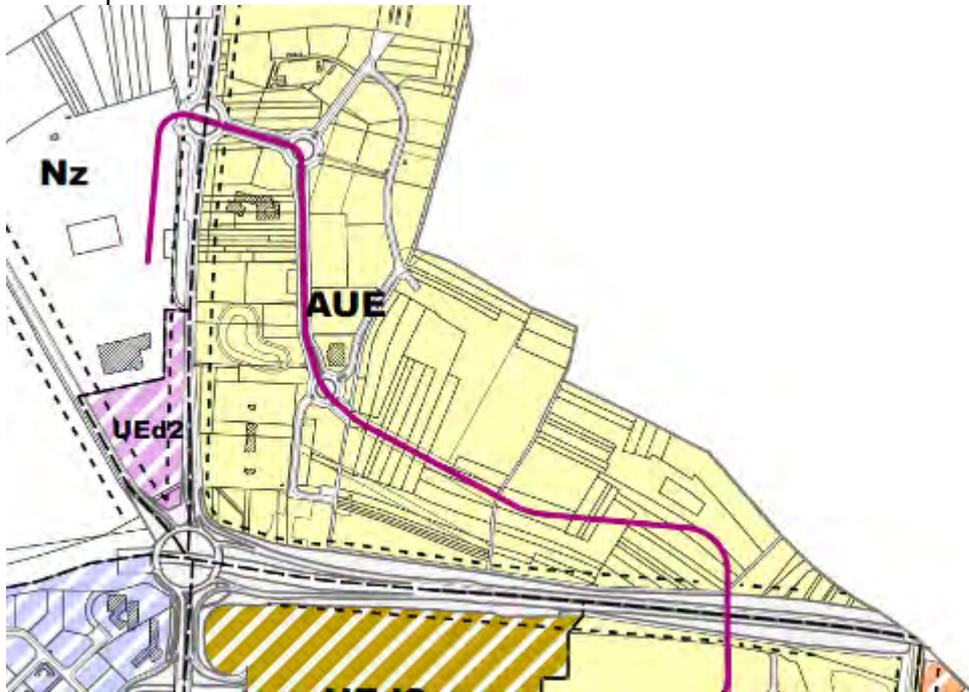
#### **Constructions enterrées**

Il n'est pas fixé de règle.

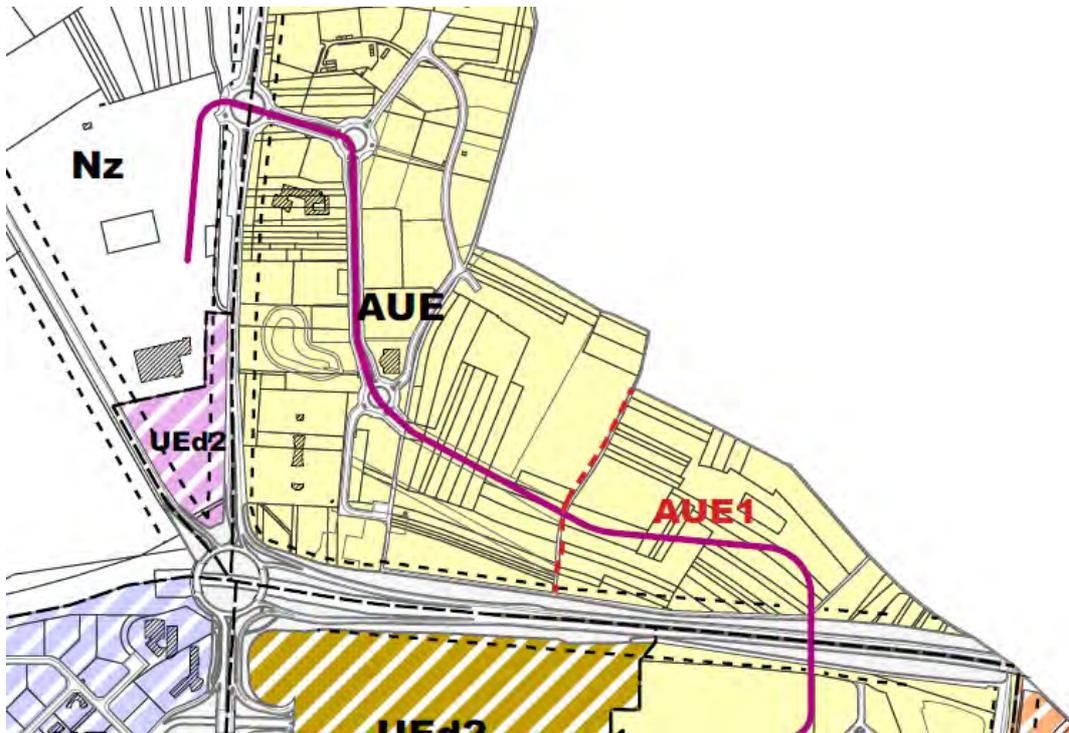
### 4.1.c Documents Graphiques – Plan des formes urbaines

Le document graphique 4.2 – Plan des formes urbaines est modifié

Ancien plan des formes urbaines



Nouveau plan des formes urbaines



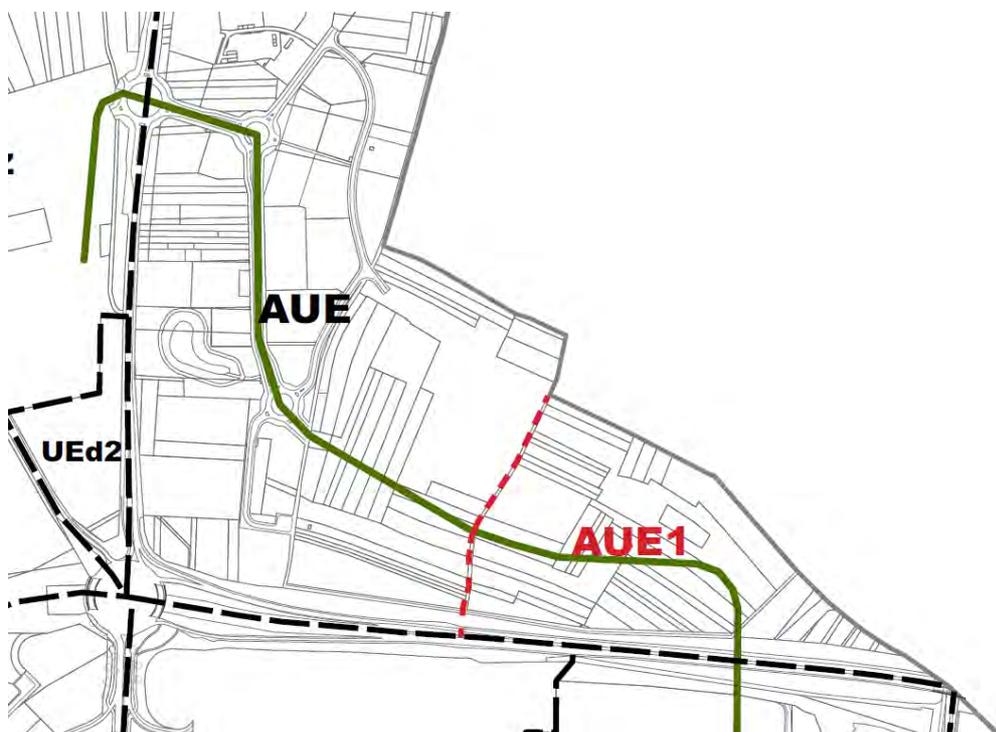
#### 4.1.d Documents Graphiques – Plan du patrimoine et du paysage

Le document graphique 4.3 – Plan du patrimoine et du paysage est modifié.

Ancien



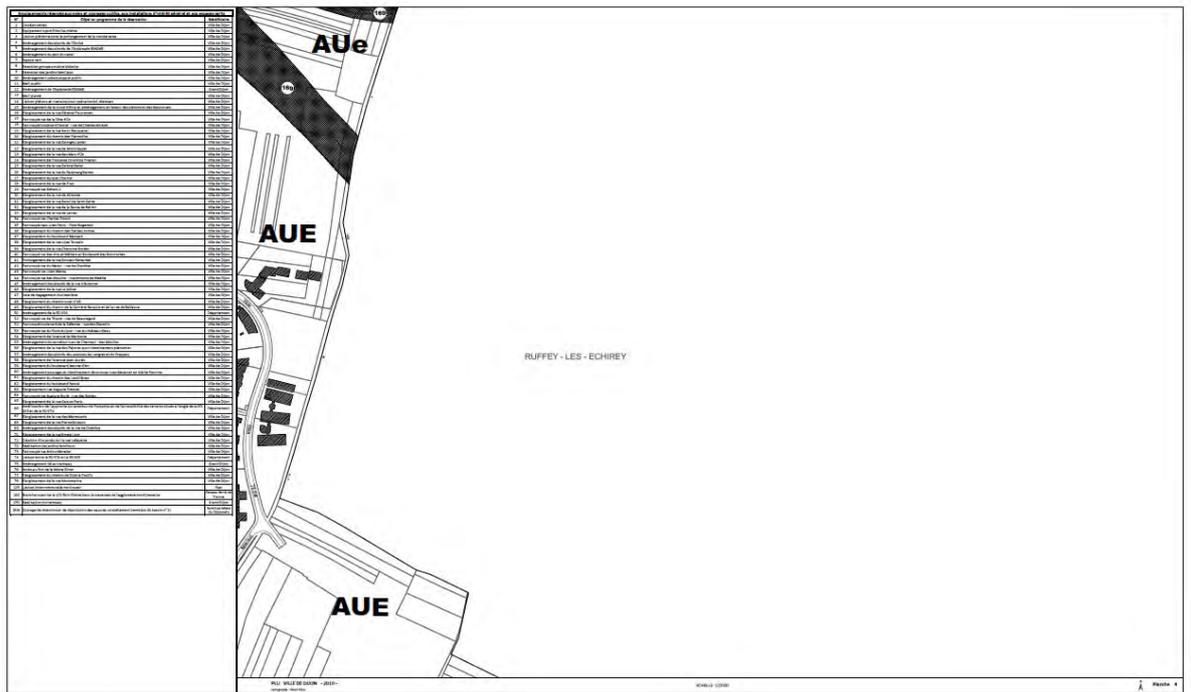
Nouveau



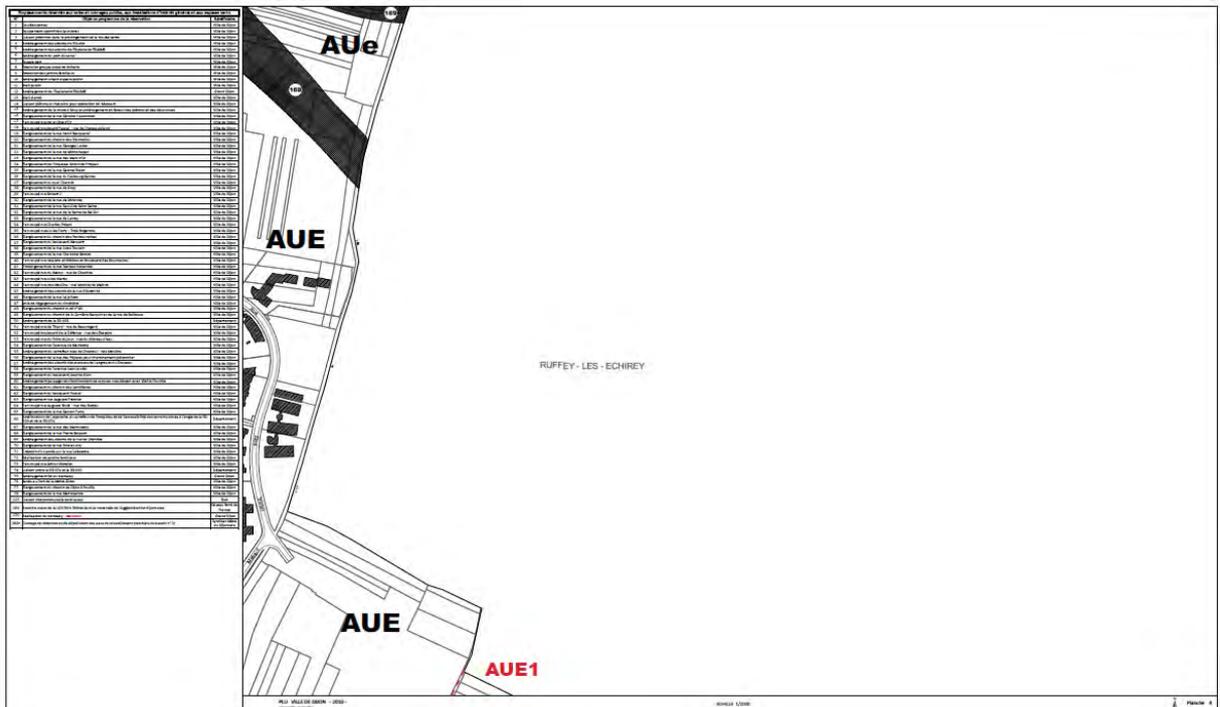
## 4.1.e Documents graphiques – Planche n°4 au 1/2000

Le document graphique 4.4 – Planche n°4 au 1/2000 est modifié

Ancien



Nouveau

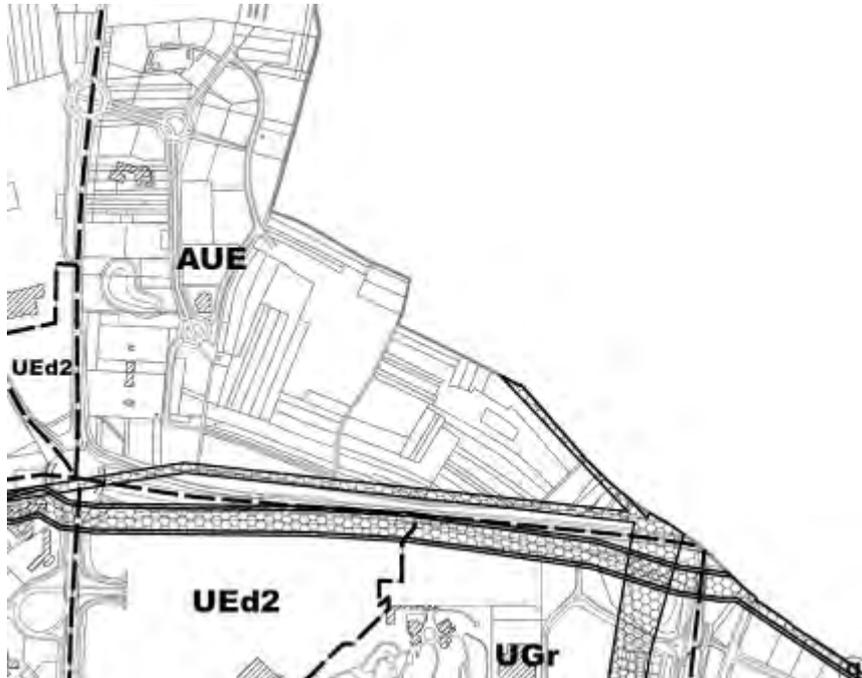




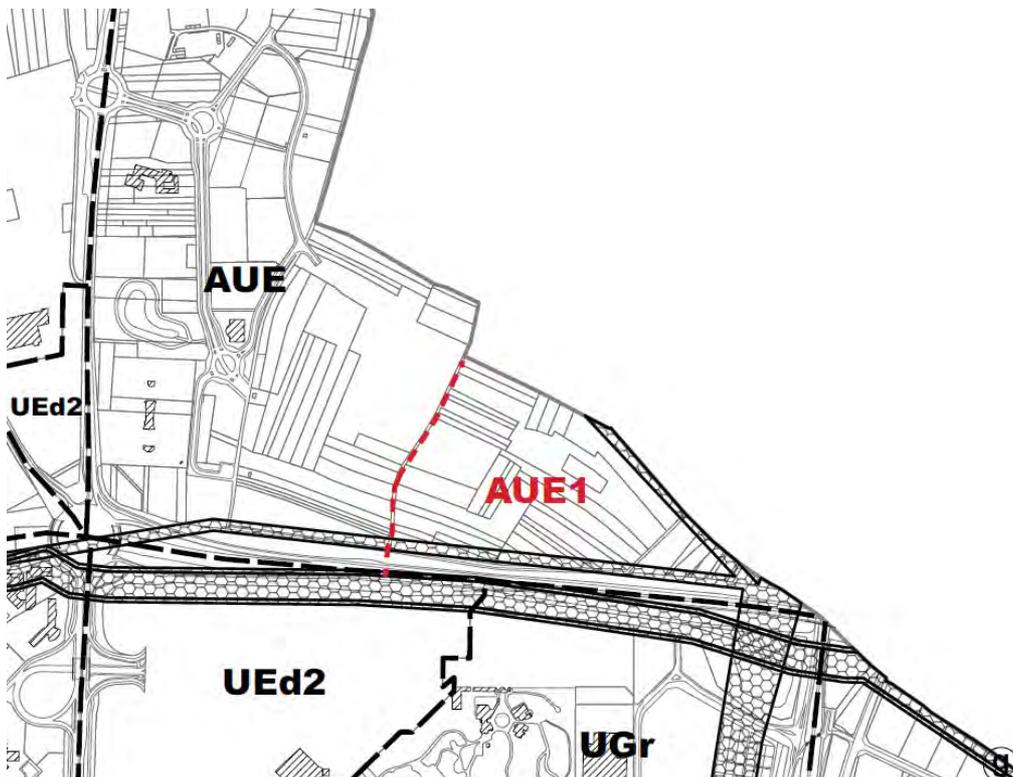
**4.1.g Documents graphiques – Plan des secteurs soumis à l’article R.123 – 11 b du code de l’urbanisme**

Le document graphique 4.6 – Plan des secteurs soumis à l’article R.123 – 11 b du code de l’urbanisme

Ancien :



Nouveau :



## 5. TABLEAU DES SURFACES MIS A JOUR

Le tableau des surfaces de la page 123 du rapport de présentation 2<sup>ème</sup> partie évolue.

Ancien :

### Superficie détaillée des zones du PLU

Zone ou secteur	Superficie (en ha)	% superficie communale
UG	1470,4	36,10%
UGc	510,4	12,5%
UGpm	12,7	0,3%
UGf	11,3	0,3%
UGr	180,2	4,4%
UGr1	14,1	0,3%
UGr2	2,4	0,1%
UGr3	0,7	0,0%
UGr4	0,6	0,0%
UGr5	0,9	0,0%
UGr6	1,7	0,0%
UGr7	2,1	0,1%
UGr8	2,3	0,1%
<b>Total UG et secteurs</b>	<b>2209,8</b>	<b>54,3%</b>
UE	356,5	8,7%
UEd1	13,8	0,3%
UEd2	44	1,1%
UEr1	4,6	0,1%
UEr2	2,6	0,1%
<b>Total UE et secteurs</b>	<b>421,5</b>	<b>10,3%</b>
<b>UZ</b>	<b>249,5</b>	<b>6,1%</b>
<b>Total zones urbaines</b>	<b>2880,8</b>	<b>70,7%</b>
AUG	71,3	1,7%
AUE	77,2	1,9%
AUe	52,4	1,3%
<b>Total zones AU</b>	<b>200,9</b>	<b>4,9%</b>
A	330,1	8,1%
Ap	160,9	3,9%
Av	80,6	2,0%
<b>Total zones A et secteurs</b>	<b>571,6</b>	<b>14,0%</b>
N	261,9	6,4%
Nh	2,8	0,1%
Nz	158,6	3,9%
<b>Total zones N et secteurs</b>	<b>423,3</b>	<b>10,4%</b>
<b>Total commune</b>	<b>4076,6</b>	<b>100,0%</b>

Nouveau :

**Superficie détaillée des zones du PLU**

<b>Zone ou secteur</b>	<b>Superficie (en ha)</b>	<b>% superficie communale</b>
UG	1470,4	36,10%
UGc	510,4	12,5%
UGpm	12,7	0,3%
UGf	11,3	0,3%
UGr	180,2	4,4%
UGr1	14,1	0,3%
UGr2	2,4	0,1%
UGr3	0,7	0,0%
UGr4	0,6	0,0%
UGr5	0,9	0,0%
UGr6	1,7	0,0%
UGr7	2,1	0,1%
UGr8	2,3	0,1%
<b>Total UG et secteurs</b>	<b>2209,8</b>	<b>54,3%</b>
UE	356,5	8,7%
UEd1	13,8	0,3%
UEd2	44	1,1%
UEr1	4,6	0,1%
UEr2	2,6	0,1%
<b>Total UE et secteurs</b>	<b>421,5</b>	<b>10,3%</b>
<b>UZ</b>	<b>249,5</b>	<b>6,1%</b>
<b>Total zones urbaines</b>	<b>2880,8</b>	<b>70,7%</b>
AUG	71,3	1,7%
AUE	61,2	1,5%
AUE1	16	0,4%
AUe	52,4	1,3%
<b>Total zones AU</b>	<b>200,9</b>	<b>4,9%</b>
A	330,1	8,1%
Ap	160,9	3,9%
Av	80,6	2,0%
<b>Total zones A et secteurs</b>	<b>571,6</b>	<b>14,0%</b>
N	261,9	6,4%
Nh	2,8	0,1%
Nz	158,6	3,9%
<b>Total zones N et secteurs</b>	<b>423,3</b>	<b>10,4%</b>
<b>Total commune</b>	<b>4076,6</b>	<b>100,0%</b>

## **6. ANNEXES**

Procès verbal de l'examen conjoint

### **AUTRES PIÈCES :**

- 1.1 Arrêté de mise à l'enquête
- 3. Règlement (extrait zone AUE du PLU)
- 4. Documents graphiques
  - 4.1 Plan d'ensemble du zonage au 1/5000<sup>ème</sup>
  - 4.2 Plan des formes urbaines
  - 4.3 Plan du patrimoine et du paysage
  - 4.4 Planches n°4 et n°6 du zonage au 1/2000<sup>ème</sup>
  - 4.6 Plan des secteurs soumis à l'article R.123 – 11 b du code de l'urbanisme



LE GRAND DIJON

## **Ecopôle Valmy TERRITOIRE GRAND NORD**

### **DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

#### **3- Plans de situation**

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

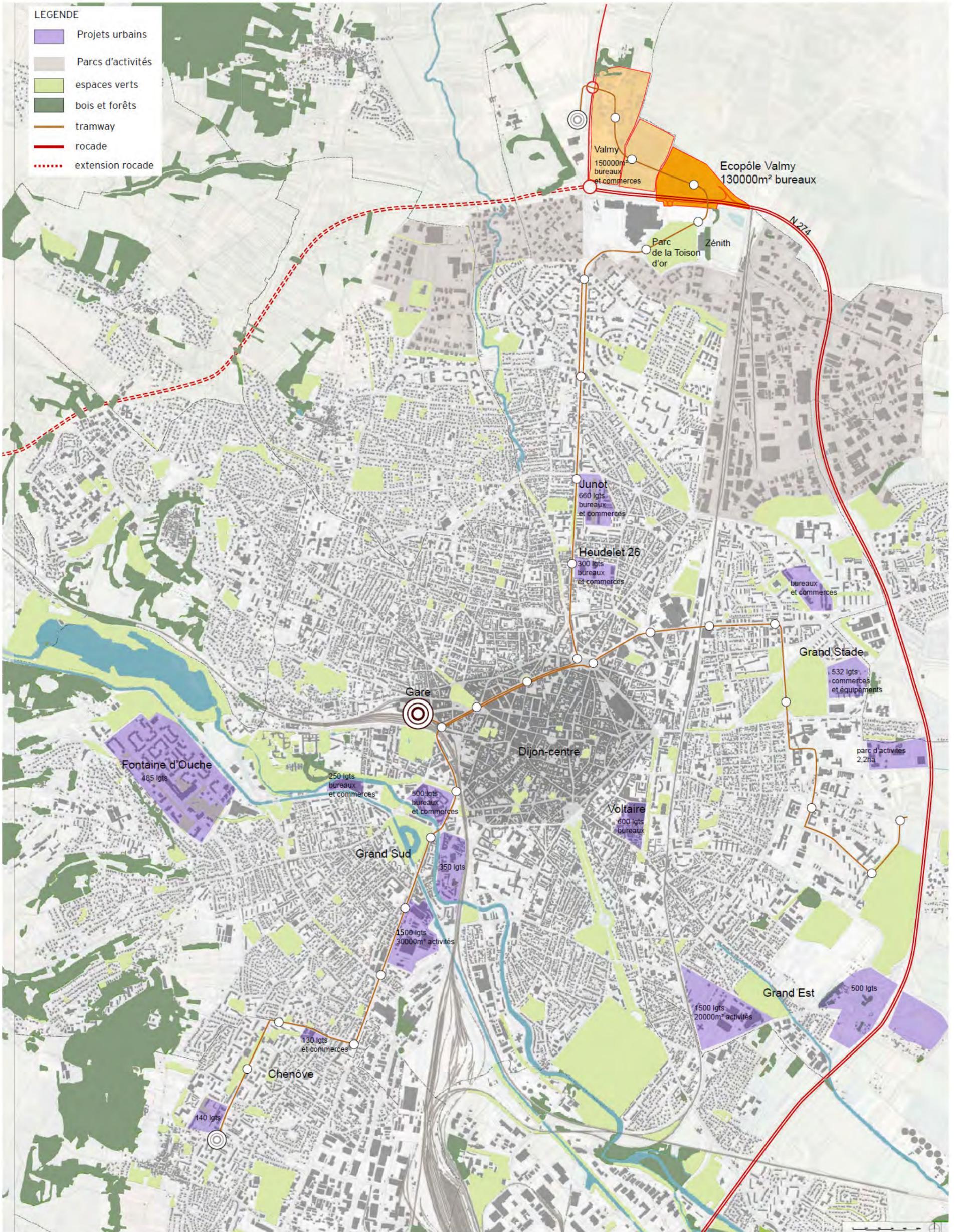
**AMÉNAGEURS DURABLES**





LEGENDE

- Projets urbains
- Parcs d'activités
- espaces verts
- bois et forêts
- tramway
- rocade
- extension rocade







# LE GRAND DIJON

## **Ecopôle Valmy TERRITOIRE GRAND NORD**

### **DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

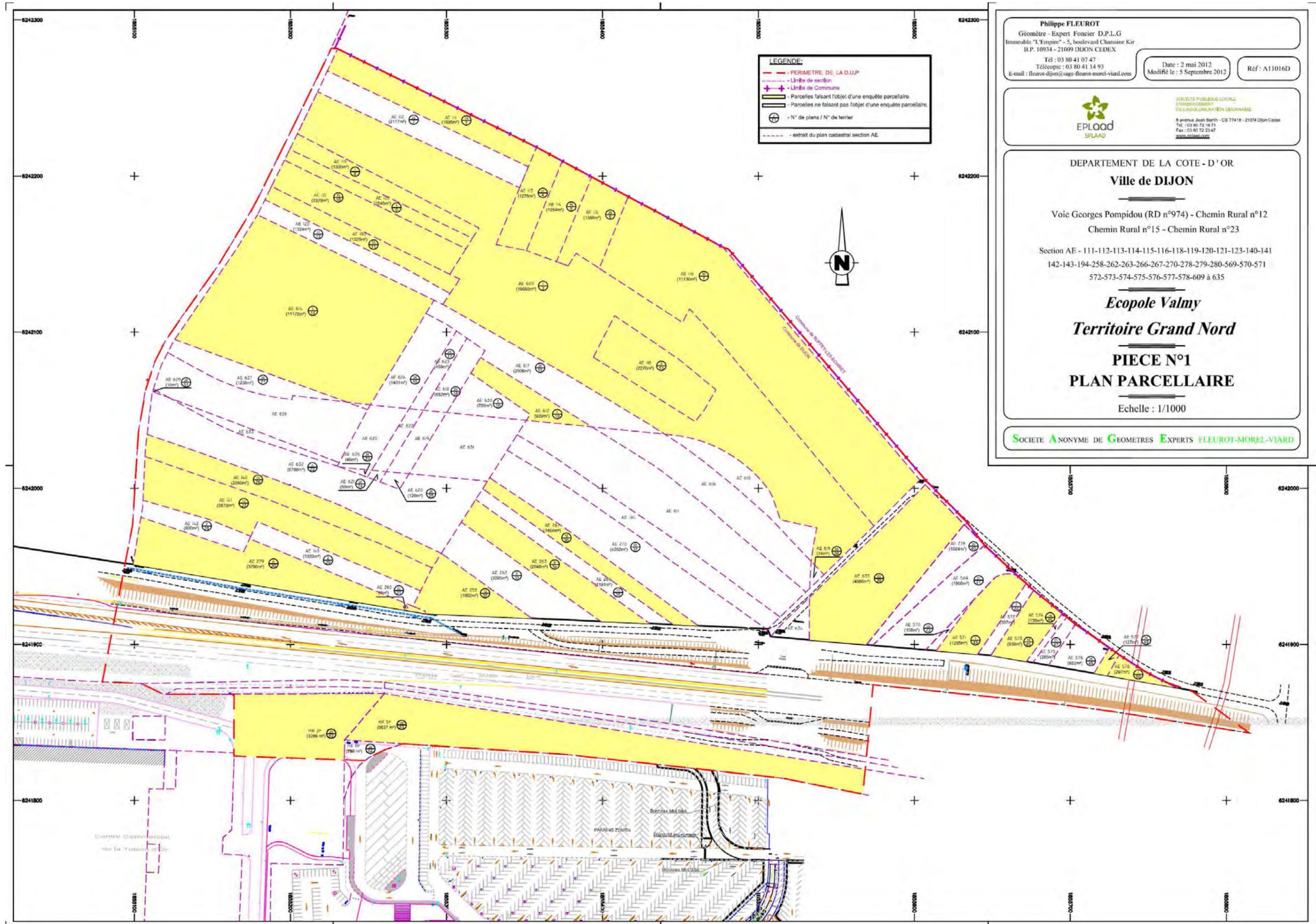
#### **4- Plan périmétral**

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

**AMÉNAGEURS DURABLES**







**LEGENDE:**

- - - PERIMETRE DE LA D.U.P.
- - - Limite de section
- - - Limite de Commune
- - - Parcelles faisant l'objet d'une enquête parcellaire
- - - Parcelles ne faisant pas l'objet d'une enquête parcellaire
- ⊕ - N° de plans / N° de terrier
- - - - - extrait du plan cadastral section AE.

**Philippe FLEUROT**  
 Géomètre - Expert Foncier D.P.L.G.  
 Immeuble "L'Empire" - 5, boulevard Charroine Kir  
 B.P. 10934 - 21009 DIJON CEDEX  
 Tél : 03 80 41 07 47  
 Télécopie : 03 80 41 14 93  
 E-mail : fleurot-dijon@sage-fleurot-morel-viard.com

Date : 2 mai 2012  
 Modifié le : 5 Septembre 2012

Réf : A11016D

**EPLAAD**  
 SPLAAD

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
 D'AMÉNAGEMENT  
 DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

8 avenue Jean Berth - CS 77418 - 21074 Dijon Cedex  
 Tél. : 03 80 72 18 71  
 Fax : 03 80 72 24 47  
 www.eplaad.com

DEPARTEMENT DE LA COTE - D'OR  
**Ville de DIJON**

Voie Georges Pompidou (RD n°974) - Chemin Rural n°12  
 Chemin Rural n°15 - Chemin Rural n°23

Section AE - 111-112-113-114-115-116-118-119-120-121-123-140-141  
 142-143-194-258-262-263-266-267-270-278-279-280-569-570-571  
 572-573-574-575-576-577-578-609 à 635

**Ecopole Valmy**  
**Territoire Grand Nord**

**PIECE N°1**  
**PLAN PARCELLAIRE**

Echelle : 1/1000

SOCIÉTÉ ANONYME DE GÉOMÈTRES EXPERTS FLEUROT-MOREL-VIARD



# LE GRAND DIJON

## **Ecopôle Valmy TERRITOIRE GRAND NORD**

### **DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

#### **5- Plan Général des Travaux**

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

**AMÉNAGEURS DURABLES**









# LE GRAND DIJON

## **Ecopôle Valmy TERRITOIRE GRAND NORD**

### **DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

#### **6 – Caractéristiques générales des ouvrages**

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

**AMÉNAGEURS DURABLES**



Le projet de l'Ecopôle Valmy s'inscrit sur un périmètre délimitant une surface d'environ 19 Ha, et se décompose en plusieurs natures d'intervention qui vont permettre de réaliser les différents ouvrages prévus.

Le document vise à présenter la nature des principaux travaux prévus et les caractéristiques générales des ouvrages les plus importants qui seront réalisés.

## **I. LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION**

Le projet de l'Ecopôle Valmy proposera des bâtiments qui s'échelonneront entre le R+3 et le R+7. Ils s'implanteront sur des îlots en périphérie du parc central. La qualité urbaine, architecturale et environnementale sera recherchée systématiquement pour ces constructions.

Afin de répondre aux différents enjeux dont celui de la densité, **le programme est d'environ 130 000 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher**, dédiés en grande majorité au tertiaire, et accompagnés d'une offre en services et commerces de proximité.

Le projet se réalisera selon trois grandes tranches, qui elles mêmes pourront être phasées afin de répondre au mieux aux besoins en bureaux sur l'agglomération.

## I. EQUIPEMENTS PUBLICS



### Structure viaire

#### V1\_échangeur Nord et Sud

D'un point de vue routier, l'Écopôle sera accessible sans difficulté depuis les principaux axes structurants de l'agglomération grâce à la réalisation d'un échangeur complet Nord et Sud connecté à la rocade Georges Pompidou. L'échangeur a notamment pour objectifs de faciliter la desserte de la future opération, de désenclaver le parc existant Valmy et de fournir un accès direct à la salle de concert du Zénith, au sud de la rocade.

En termes de hiérarchie, ce nouvel échangeur a donc un objectif de **desserte** et n'est pas destiné à soulager le giratoire Pompidou en favorisant le transit via les voiries internes de la ZAC. Il ne doit pas non plus permettre de créer un troisième accès au Centre Commercial Toison d'Or, qui « shunterait » les accès naturels via le giratoire Pompidou et l'avenue de Langres.

L'armature de l'échangeur est assurée par la réalisation d'un ouvrage d'art qui permet le franchissement en « souterrain » de la rocade. Cet ouvrage a été anticipé pour permettre l'arrivée du tramway. Il permet à tous les modes de l'emprunter dans les deux sens (piétons, cycles, voitures et tramway).

L'échangeur Nord se connecte à un boulevard urbain, parallèle à la ligne de tramway, au moyen d'un carrefour à 4 branches. Celui-ci est dimensionné « au plus juste », sur la base d'un carrefour à feux permettant le contrôle des remontées de file éventuels sur la rocade.

L'échangeur sud prend la forme d'un carrefour giratoire relié à la rocade Est, au parking Zénith, et à l'échangeur qui dessert l'Écopôle et le parc d'activités Valmy.

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
V1	Échangeur Nord et Sud	1 <sup>e</sup> tranche	Bretelles d'accès à la rocade Georges Pompidou (entrée et sortie dans les 2 sens) et création de carrefours. Voies de 4m de large. 2,3ha environ

## V2\_boulevard tramway

L'axe structurant du site est l'axe situé de part et d'autre de l'axe du tramway. Il permettra l'accès des entreprises situées en bordure de la Rocade et reliera l'échangeur Nord à l'est de la ZAC à l'avenue Françoise Giroud (axe central du parc Valmy).

Deux traversées de la plateforme du tramway sont prévues à chaque extrémité du tronçon pour faciliter le schéma de circulation. La traversée ouest est un carrefour à 4 branches permettant tous les sens de circulation et notamment les demi-tours pour les ambulances qui souhaiteraient accéder à la clinique privée de Dijon-Bourgogne. La traversée est permet de raccorder la voie sud au carrefour de l'échangeur.

L'avenue est calibrée avec un débit volontairement limité afin de ne pas en faire une voie parallèle, utilisée à la même fréquence que la rocade.

Le dimensionnement des voies et les rayons de girations permettent la circulation des engins de secours (pompiers, ambulances, etc.), les camions et éventuellement les bus.

Ces voies sont bordées par du stationnement longitudinal, par une piste cyclable double sens connectée aux itinéraires cyclables de l'agglomération, par des trottoirs et des plantations.

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
V2	Boulevard tramway	1 <sup>e</sup> tranche	Voirie bordant le tramway. Voies de 4m de large + stationnement + piste cyclable 2 sens + trottoir + plantation. 430ml environ



### V3\_voie de desserte Sud

La voie de desserte Sud est située le long de la rocade Georges Pompidou et reprend le tracé existant de la voie d'entretien du talus de la rocade. Elle se décompose en 2 tronçons :

- le premier à l'ouest et au sud est à double sens
- le second, le long du tramway est en sens unique.

Elle remplit quatre objectifs :

- la desserte des lots privés
- l'accès à du stationnement public intégré au parc sud
- l'entretien du talus de la rocade
- la voie de service le long du tramway

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
V3	Voie de desserte Sud	1 <sup>e</sup> tranche	Voirie de desserte. Voies de 2,5m de large + trottoir. 680ml environ



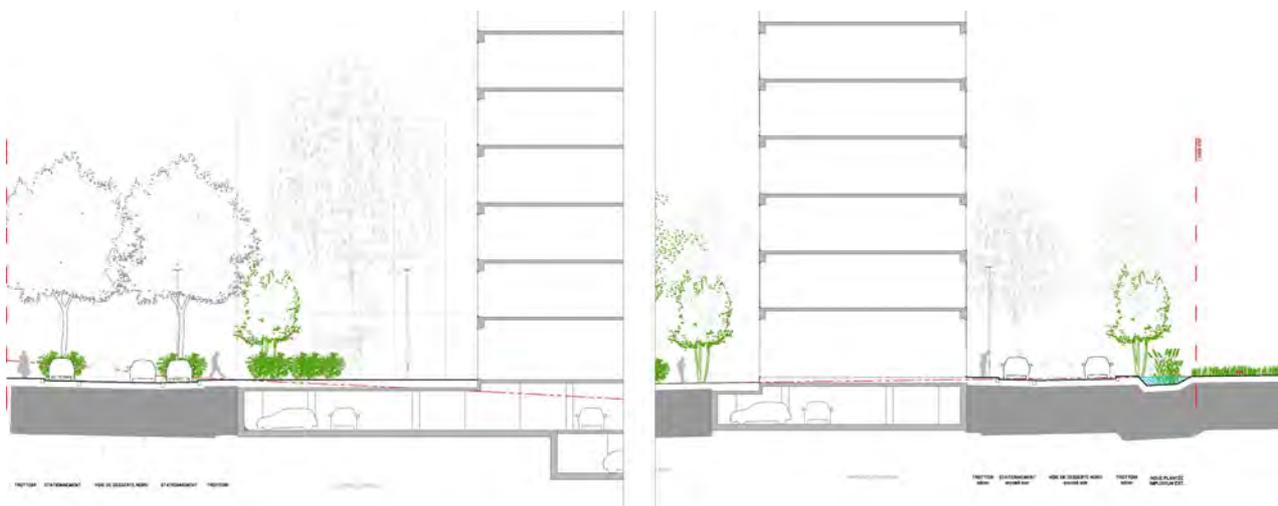
#### V4\_voie de desserte Nord

La voie de desserte Nord est décomposée en deux secteurs :

- le premier secteur se connecte au carrefour ouest et remonte vers le Nord sur un linéaire d'environ 220ml. Il dessert les lots de la 2<sup>e</sup> tranche
- Le second secteur part du carrefour est et rejoint le premier secteur sur un linéaire d'environ 420ml. Il dessert les lots de la 3<sup>e</sup> tranche

Cette rue interne à la ZAC est une zone 30 et sera accessible aux véhicules de secours.

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
V4	Voie de desserte Nord	2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> tranche	Voirie de desserte. Voies de 2,5m de large + stationnement + trottoir + noue. 640ml environ



## Espaces paysagers :

### *P1\_parc central*

Le parc devrait fortement contribuer à l'image du site puisqu'il constitue avec le ruban actif (bande construite) l'identité du projet. Il se veut polyvalent dans ses usages en proposant une palette d'activités aux utilisateurs. Cet espace vert est muni de lieux de détente, de réunion, de loisirs collectif et individuel qui favoriseront les échanges et les rencontres.

Une multitude d'accès est prévu depuis l'espace public (boulevard et promenade piétonne) par le biais de pontons, de rampes ou de chemins piétons.

En vue de répondre aux exigences sociales et écologiques, le parc intègre plusieurs éléments cruciaux pour répondre à cette demande : gestion des eaux pluviales dans une lisière épaisse le long du boulevard, gestion différenciée et régulation thermique de la végétation.

Le parc est un lieu fort qui offre un large choix d'ambiances, fait de pleins et de vides, matérialisé par la succession de pelouse ouverte, et de prairie boisée. L'ambiance végétale se veut forestière, et favorise les végétaux et arbres aux ports libres.

La frange sud est composée d'une succession de noues de rétention végétalisées et intégrées dans la pente. Ils permettent de tamponner les eaux pluviales de la 2<sup>e</sup> et de la 3<sup>e</sup> tranche.

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
P1	Parc central		Espace vert de loisir d'environ 2,3ha intégrant la gestion des eaux pluviales et des équipements/services



### *P2\_promenade piétonne*

La promenade piétonne constitue la lisière ouest et nord du parc central. Elle est orientée plein sud et est un véritable lieu de déambulation. Elle est également un espace tampon entre les lots et l'espace végétalisé central.

Elle est équipée de mobilier urbain et est accessible aux véhicules de secours.

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
P2	Promenade piétonne	2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> tranche	Chemin piéton et véhicules d'urgence. 400ml environ

### *P3\_parc sud*

Le parc sud met à distance les constructions des nuisances de la rocade et des lignes à haute tension.

C'est un espace complémentaire au parc central en terme d'ambiance et d'usage. Il permet en effet de gérer les eaux pluviales de la 1<sup>e</sup> tranche au moyen d'une succession de noues de rétention, végétalisées et intégrées dans la pente.

Du stationnement public s'installe le long de la voie de desserte sud.

La végétalisation restera basse sous la ligne électrique.

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
P3	Parc sud	1 <sup>e</sup> tranche	Espace vert + bassins de rétention + stationnement. 1,3ha environ

### *P4\_venelles*

Les venelles sont des voies de desserte où la voiture est tolérée afin de desservir les parkings des lots. La vitesse y est limitée et le stationnement autorisé ponctuellement. Les venelles au sud seront accessibles aux engins de secours.

Ces espaces apaisés permettent de mettre en relation les parcs (parc central et parc sud) des rues (boulevard ou voie de desserte Nord) et d'ouvrir des vues vers le paysage au travers de la bande construite compacte.

Les venelles seront largement végétalisées pour affirmer le caractère piéton de ces espaces. Il n'y aura pas de distinction entre la chaussée et le trottoir, à l'image d'une « zone de rencontre ».

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
P4	Venelles	1 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> tranche	Voie de desserte + stationnement + plantation. 380ml environ sur la ZAC

### *P5\_passerelle piétonne*

Une passerelle piétonne est envisagée entre la ZAC et le secteur de la Toison d'Or, dans le prolongement de la venelle au Sud-ouest. Elle permettra de désenclaver le quartier et constituera un franchissement supplémentaire de la rocade.

Cette passerelle se situera dans la prolongation d'une des venelles, son positionnement étant arrêté au regard des contraintes topographiques et physiques du site. En effet, la rocade est à cet endroit en contrebas du terrain naturel et est donc bordée de deux talus.

L'implantation permet ainsi d'assurer un niveau de franchissement de la rocade suffisamment haut, tout en garantissant une accessibilité idéale pour les modes doux : la passerelle pourra être quasiment plate entre les deux rives, et se connecter à niveau du terrain naturel.

Cet ouvrage, d'une portée d'environ 60 mètres, sera destiné à l'accueil des modes doux (vélos, piétons...) afin d'assurer une connexion aisée et sécurisée entre l'Ecopôle et le reste de la ville (Toison d'Or, Zénith...) en complément de celle offerte par l'ouvrage du tramway sous la rocade.

N° N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
P5	Passerelle piétonne		Passerelle modes doux. 60ml environ au dessus de la rocade

### *P6\_bassin de rétention*

Le bassin de rétention est situé en point bas de l'opération, c'est à dire au Sud-Est de l'aménagement. Il vient en complément des noues situées dans le parc central et gèrera également les eaux pluviales de l'échangeur Nord.

Les pentes seront relativement douces afin d'intégrer dans le paysage cette infrastructure et de limiter son impact visuel. En effet, il sera très visible car situé à l'entrée du futur quartier.

N°	EQUIPEMENTS	DATE PREVISIONNELLE	DESCRIPTIF SOMMAIRE DES TRAVAUX
P6	Bassin de rétention	1 <sup>e</sup> tranche	Espace vert. 5000m <sup>2</sup> environ

### **Réseaux :**

L'ensemble des réseaux de viabilisation sera mis en place dans le domaine public en respectant les préconisations techniques des concessionnaires et du Grand Dijon.



# LE GRAND DIJON

## **Ecopôle Valmy TERRITOIRE GRAND NORD**

### **DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

#### **7- Appréciation sommaire des dépenses**

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

**AMÉNAGEURS DURABLES**





## APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

<b>ACQUISITIONS FONCIERES</b>	<b>1 775 000,00 €</b>
Indemnités principales <i>selon avis des domaines (10 €/m<sup>2</sup>)</i>	1 525 000,00 €
Indemnités diverses dont emploi	150 000,00 €
Frais d'acquisition	100 000,00 €
<b>TRAVAUX VRD – EQUIPEMENTS PUBLICS</b>	<b>22 000 000,00 €</b>
<b>Aménagement des sols</b>	100 000,00 €
<b>Echangeur routier</b>	8 500 000,00 €
<b>Espaces verts, voirie urbaine, cheminement piétons et réseaux</b>	12 400 000,00 €
<b>Aléas, travaux provisoires (5%)</b>	1 000 000,00 €
<b>MONTANT DU FONCIER + TRAVAUX</b>	<b>23 775 000,00 €</b>
<b>HONORAIRES, FRAIS DE GESTION, FINANCIERS ET DIVERS</b>	<b>8 725 000,00 €</b>
<b>COUT GLOBAL REEL DU PROJET</b>	<b>32 500 000,00 €</b>



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION BOURGOGNE

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Dijon, le

4 JUIN 2012

Service du développement durable

Aménagement durable, évaluation environnementale

**AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE  
RELATIF À L'ÉTUDE D'IMPACT  
DU PROJET DE ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ  
DE LA ZAC ECOPOLE VALMY DITE VALMY III  
SITUÉ À DIJON  
PRÉSENTÉ PAR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DU GRAND DIJON**

*Le préfet de la région Bourgogne a été saisi en date du 4 avril 2012 en tant qu'autorité environnementale, conformément aux dispositions de l'article R122-1-1 III du code de l'environnement, du dossier relatif au projet de zone d'aménagement concerté de l'écopole Valmy, appelé Valmy III, sur la commune de Dijon.*

*En effet, ce projet fait l'objet d'une étude d'impact au titre de l'article R.311-2 du code de l'urbanisme, dans le cadre de la constitution du dossier de création de la ZAC.*

*Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il comporte donc une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité, du caractère approprié des informations qu'il contient. L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.*

*Cet avis a été élaboré par les services de la DREAL en consultant l'Agence Régionale de Santé et la Direction Départementale des Territoires.*

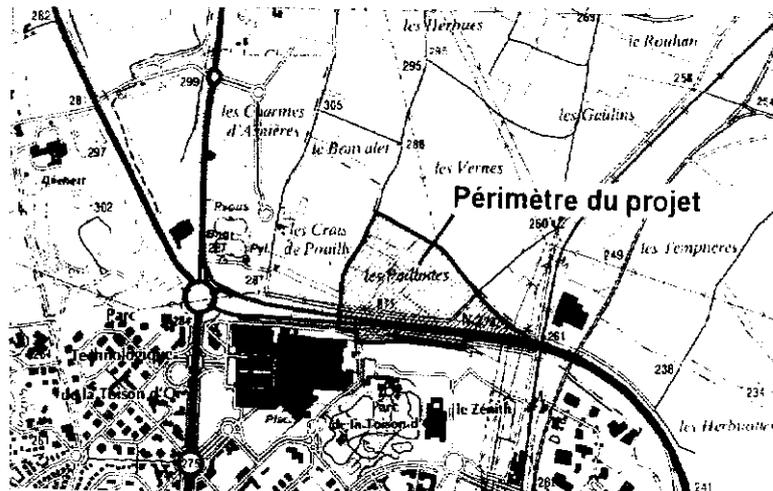
*Conformément aux dispositions de l'article R122-13 du code de l'environnement, l'avis ou l'information relative à l'existence d'un avis tacite est rendu public par voie électronique sur le site internet du Grand Dijon.*

*Avec l'étude d'impact, il constitue un des éléments du dossier de concertation menée sur le projet de ZAC, conformément aux dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme. Il fait l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R311-5 du même code. Il constitue un des éléments pris en compte dans la décision de réalisation de la ZAC. Le maître d'ouvrage peut s'en saisir pour compléter son dossier, s'il le juge nécessaire. Le cas échéant, il est joint au dossier d'enquête publique.*

## 1° - Contexte du projet

Le projet de ZAC s'étend sur environ 19 hectares de terrains actuellement cultivés, au nord du quartier de la Toison d'Or. Il jouxte les secteurs dits du Parc Valmy I et II en partie construits. La desserte sera assurée par la rocade routière de Dijon et le tramway, en cours de construction.

L'objectif de la ZAC, dédiée aux services, est de conforter la polarité tertiaire dans le nord de Dijon.



### Caractéristiques du projet

Trois grands principes animent le projet de nouveau quartier d'affaires :

- composer avec l'existant et se raccorder au tissu local  
Le projet s'articule autour du tramway (ligne 2) qui depuis le centre-ville de Dijon se poursuit vers le nord du Parc Valmy. Un échangeur complet sera créé de part et d'autre de la rocade, permettant un accès routier aisé au niveau du Zénith.
- s'adapter à la réalité du marché  
Le besoin en surface de bureaux est estimé à 130 000 m<sup>2</sup>, réparties en 10 îlots construits en 3 phases.
- assurer l'attractivité du lieu pour un cadre de vie agréable  
Le projet s'organise autour d'un parc urbain central, regroupant la station de tramway et les ouvrages de gestion des eaux de ruissellement. Une frange végétalisée séparera le front bâti de la rocade.

Le projet intègre la réalisation des voiries, dont un échangeur complet sur la rocade, la création de 1 300 places de stationnement, ainsi que le système de gestion des eaux de ruissellement. Une passerelle piétonne est envisagée pour franchir la rocade depuis la ZAC vers le secteur de la Toison d'Or.

### Enjeux environnementaux

Les principales sensibilités de l'aire d'étude sont :

- la gestion des eaux de ruissellement ;
- la cohérence paysagère du site ;
- les déplacements engendrés.

### Procédures

Le projet est concerné par plusieurs dispositions réglementaires :

- nécessité d'une étude d'incidences Natura 2000 au titre des articles R414-19 et suivants du code de l'environnement ;
- procédure de zone d'aménagement concerté (ZAC) selon les dispositions des articles L311-1 et suivants, R311-1 et suivants du code de l'urbanisme. Il prévoit que le

dossier de création d'une ZAC comporte un rapport de présentation, un plan de situation, un plan de délimitation du périmètre de la zone et **une étude d'impact** (selon les dispositions de l'article R122-3 du code de l'environnement). Conformément aux dispositions de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, la création d'une ZAC fait l'objet d'une concertation, selon des modalités arrêtées par délibération de la collectivité qui en a l'initiative : *objectifs poursuivis et modalités de la concertation qui associe*, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale font partie des documents soumis à la concertation.

- autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques. Le dossier d'étude d'impact du projet de ZAC annonce un dossier distinct précisant les dispositifs précis pour l'obtention de l'autorisation au titre de la réglementation liée à l'eau et aux milieux aquatiques.

Une demande de déclaration d'utilité publique sera sollicitée auprès du Préfet de la Côte d'Or dans le cas où une expropriation s'avèrerait utile.

## **2° - Analyse de la qualité de l'étude d'impact**

### **Organisation et présentation de l'étude d'impact**

Le dossier analysé par l'autorité environnementale a été reçu le 4 avril 2012. Il comporte l'étude d'impact datée du 26 mars 2012. Elle a été réalisée sous la maîtrise d'oeuvre du groupement de bureaux d'études Michel GUTHMANN, BASE SARL, Franck BOUTTE Consultants, SARL Roland RIBI et associés, SARL COUP D'ÉCLAT et SAS INGETEC.

Le rapport compte 8 parties détaillées ci-dessous et une annexe :

- 1 – résumé non technique – 20 pages
- 2 – présentation du projet – 26 pages
- 3 – état initial de l'environnement – 60 pages
- 4 – évaluation des effets du projet et présentation des mesures proposées pour les supprimer, les limiter ou les compenser – 40 pages
- 5 – coût des mesures proposées pour supprimer, limiter ou compenser les effets du projet et modalités de suivi de leur mise en œuvre – 2 pages
- 6 – incidences Natura 2000 – 3 pages
- 7 – compatibilité du projet avec les documents réglementant l'affectation des sols – 4 pages
- 8 – auteurs de l'étude et analyse des méthodes – 4 pages

Annexe 1 : courrier de la Direction Régionale des Affaires Culturelles

Le nom des auteurs et leur qualification sont bien cités.

### **Qualité du dossier**

Le contenu du dossier d'étude d'impact est conforme aux textes réglementaires en vigueur et anticipe de façon intéressante sur les notions nouvelles prévues par le décret 2011-2019 applicables au 1er juin 2012.

L'étude d'impact aborde tous les thèmes de l'environnement.

Le programme prévisionnel de la ZAC et sa justification sont présentés dans la 2<sup>ème</sup> partie.

L'évaluation des impacts sonores et du risque sanitaire est correctement traitée.

### **Analyse du résumé non technique**

Le résumé non technique comporte 20 pages. Il est placé au début de l'étude d'impact.

Il reprend les principaux éléments de l'étude d'impact et comporte de nombreuses illustrations. Un tableau de 3 pages présente l'ensemble des impacts temporaires et permanents sur toutes les thématiques, ainsi que les mesures associées.

## **Étude d'incidences Natura 2000**

Les informations exigées au sens des dispositions de l'article R414-23 du code de l'environnement sont présentées en partie 6 de l'étude d'impact. L'explicitation de l'absence de relations fonctionnelles entre le projet et les sites Natura 2000 proches repose sur la distance les séparant (8 à 10 kilomètres) et sur la nature des milieux (agricoles, sans habitats communautaires) directement concernés par le projet.

### **Programme de travaux**

Dans la présentation du projet, l'opération de ZAC, avec la création de l'échangeur routier complet sur la rocade est affichée comme constituant le programme. En revanche, l'étude d'impact ne présente pas la passerelle « modes doux » comme une composante du projet. En effet, le plan de la page 37 l'identifie « en option » et le paragraphe de la page 148 sur les effets cumulés la caractérise comme un « projet connexe ». La place des piétons et cyclistes n'étant pas traitée au niveau du passage tram-véhicules motorisés sous la rocade, il paraît indispensable que la passerelle pour les modes doux soit réalisée avec les constructions et les voiries de la ZAC. Dans l'objectif de réduction de l'utilisation de la voiture porté par le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et le plan de déplacements urbains du Dijonnais (PDU), la facilitation des déplacements piétonniers et cyclistes est un véritable enjeu.

La présentation en 4<sup>ème</sup> partie (4.7.6) des effets cumulés de la ZAC avec les nombreux autres projets appelle des observations.

Le projet de tramway est présenté à juste titre comme un projet distinct mais complémentaire et opportun pour la création de la ZAC.

### **Effets cumulés**

Les effets cumulés de la passerelle « modes doux » avec la ZAC ne devraient pas figurer dans cette partie, relativement à l'argumentaire ci-dessus.

Les effets avec le projet d'extension du centre commercial de la Toison d'Or auraient mérité d'être plus détaillés relativement aux déplacements tous modes entre les deux secteurs, l'un de bureaux, l'autre de commerces. Notamment, le centre commercial est fréquenté à la pause de midi par les personnels des différents sites d'activité proches.

L'aménagement du centre hospitalier au Parc Valmy II est cité comme un projet connexe. Les effets cumulés ne sont pas appréciés du point de vue du trafic ; ils sont renvoyés à une analyse ultérieure. Il aurait été utile de présenter l'ensemble des effets cumulés du secteur de Valmy : Valmy I, II et la 3<sup>ème</sup> tranche de Valmy-éco à l'extrémité nord du secteur. En effet, les déplacements et l'imperméabilisation des sols induits constituent des enjeux méritant d'être traités de façon globale, pour une plus grande cohérence environnementale et fonctionnelle.

### **Compatibilité avec les documents d'affectation des sols**

Le projet s'inscrit dans la déclinaison des orientations et objectifs du schéma de cohérence territoriale du Dijonnais (SCOT) et du plan local d'urbanisme (PLU) de Dijon. Les Orientations Particulières d'Aménagement Détaillées (OPAD) du PLU sur le Parc Valmy sont rappelées et on guidé les dispositions de la ZAC.

La 7<sup>ème</sup> partie décrit assez bien les liens de compatibilité. Toutefois deux points sont à préciser :

- les emprises du projet d'échangeur sur la rocade semblent chevaucher les emplacements réservés liés à la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, Branche Ouest ;
- la lisière végétale, évoquée dans l'OPAD Valmy du PLU pour « marquer les transitions entre espaces urbanisés et espaces agricoles », ne semble pas avoir été retenue, à la lecture de l'étude d'impact.

### **Justification du choix du parti retenu**

Le choix du parti retenu est exposé en 2<sup>ème</sup> partie de l'étude d'impact. Il constitue une réponse concrète aux enjeux identifiés dans le SCOT du Dijonnais et le PLU de Dijon.

L'emplacement et la taille de la ZAC sont justifiés par des arguments économiques. Le site permet selon l'étude d'impact d'une part d'offrir une possibilité d'évolution aux entreprises localisées en centre ville et dont l'espace n'est pas suffisant pour accroître leur activité et d'autre part, de délester le centre ville de Dijon du trafic généré par les activités tertiaires. Les terrains seront desservis par le tramway, la rocade et sa future extension vers l'Ouest (LiNo).

Quatre variantes de forme urbaine des constructions de 130 000 m<sup>2</sup> de surface habitable sont présentées (bâtiment unique de grande hauteur, bâtiment circulaire unique, campus de bâtiments et « anneau triangulaire »). L'analyse de leurs points forts et faibles sous forme de tableau en page 31 apparaît incomplète : elle aurait dû commenter la prise en compte de tous les objectifs de l'OPA Valmy du PLU mais surtout des enjeux environnementaux du site.

La concertation préalable n'ayant pas été menée à ce stade du projet, il conviendra, le moment venu, de compléter cette analyse multicritères, pour une plus grande transparence des choix.

### **Analyse des méthodes utilisées**

Les organismes et documents consultés sont cités. Les difficultés rencontrées évoquées concernent le stade de création au cours de laquelle l'étude d'impact doit être menée ; il s'agit d'un stade où certains points du projet restent à l'état de réflexion. Il aurait été intéressant de citer ces points, afin de mieux comprendre les limites de l'étude.

## **3° - Prise en compte des principaux enjeux environnementaux**

### **Eau et les milieux hydrauliques**

L'état initial de l'environnement met en évidence une perméabilité relativement forte des sous-sols. En revanche, la position du projet vis à vis du périmètre de protection du champs captant des Gorgets et les objectifs de qualité des masses d'eau souterraines ne sont pas présentés.

Les risques de pollutions du projet des eaux souterraines sont évalués de façon qualitative. La majeure partie des eaux de ruissellement sera récupérée et traitée avant rejet dans le milieu récepteur, l'infiltration des eaux de pluie est prévu uniquement sur les espaces verts centraux. Des précautions en phase de chantier limiteront les risques de pollutions.

L'impact du projet sur le réseau de distribution d'eau de la commune de Dijon, tant du point de vue qualitatif que quantitatif n'est pas décrit. Il conviendrait de démontrer qu'il est compatible avec les autorisations actuelles de prélèvement et que dans le cas des captages situés en zone de répartition des eaux, il n'entraîne pas une augmentation des prélèvements dans ces zones.

Le périmètre de la ZAC est parcouru par des fossés reliés à un cours d'eau appelé le ru de Pouilly se déversant dans le ruisseau du Bas-Mont, affluent de la Norges, dans le bassin de la Tille. Le ruisseau du Bas-Mont est de médiocre qualité physico-chimique et morphologique. L'enjeu d'atteinte du bon état pour 2027, selon le SDAGE, est bien rappelé.

Les incidences du projet sur le réseau hydrographique sont succinctement présentées : les noues et fossés assurent la gestion des eaux de ruissellement, avec régulation dans des bassins tampons. L'échelle de gestion retenue intègre judicieusement les projets du tramway, du Parc Valmy I, II et III.

Les dispositifs de traitement des pollutions chroniques et accidentelles des eaux pluviales sont esquissés. Leur efficacité et les objectifs attendus au niveau des rejets ne sont toutefois pas explicites mais renvoyés à une étude ultérieure de modélisation hydraulique.

Les principaux dispositifs sont esquissés dans l'étude d'impact mais seront vérifiés et détaillés dans le dossier d'autorisation au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques.

## Paysage

L'étude d'impact conclut de façon abrupte à l'absence d'enjeux paysagers sur le site. Il est considéré comme non perceptible en tout point, du fait du relief. Quelques angles de vue depuis la zone agricole au nord-est sont toutefois possibles comme le montrent les cartes d'intervisibilité présentées en page 79.

Les représentations graphiques des pages 128 à 137 s'appuyant sur des coupes, diagrammes et photographies sont particulièrement intéressantes pour simuler les vues sur le projet. Depuis quelques sites extérieurs, le projet sera vu. Des changements de repères visuels depuis les sites bâtis existants et depuis la plaine agricole vont s'opérer (effacement de la Toison d'Or au profit des bâtiments de bureaux du projet). Or, l'étude d'impact ne justifie pas en quoi le projet prend en compte ces perspectives visuelles : hauteur de bâti, couleur, exposition, forme du bâti ... Compte tenu des objectifs de l'OPAD Valmy, il est important que l'étude d'impact puisse apporter des précisions quant aux perspectives visuelles à affirmer.

L'organisation paysagère de la ZAC est esquissée sur le schéma 111 page 124 avec en point fort un parc urbain intérieur, relié au Parc de la Toison d'Or. Cependant, la cohérence d'ensemble du parti paysager est peu compréhensible (absence de légende, maigre commentaire) et nécessite des compléments quant aux liens fonctionnels et visuels avec le territoire environnant. La faisabilité et le fonctionnement réel des trames vertes identifiées sur le schéma sont à approfondir.

## Cadre de vie et déplacements

L'état initial des transports et déplacements sur le secteur fait état de l'ensemble des réseaux de transports en commun et de voirie routière permettant d'accéder au site. En revanche, il ne décrit pas les caractéristiques des accès piétons et cycles. Il aurait été intéressant de diagnostiquer la carence actuelle pour ces modes : le rond-point Pompidou est quasiment infranchissable et il est difficile de faire cohabiter des vélos et piétons sur les voiries du secteur.

Les voiries et échangeurs ont été dimensionnés sur la base d'une étude de trafic prenant en compte l'ensemble des projets de Valmy, l'extension du centre commercial, la LiNo et le tramway. Les trafics induits auront probablement des conséquences sur la fluidité du réseaux de bus DIVIA et TRANSCO. L'étude d'impact précise qu'une analyse approfondie des incidences est prévue pour définir les mesures compensatoires. Des pistes de mesures auraient mérité d'être esquissées.

Il serait intéressant que les plans présentant les niveaux de trafics routiers soient présentés à une échelle comprenant les échangeurs d'ouest en est, Pompidou, Valmy et Malines et les échangeurs de la route de Langres. La répartition des trafics et leurs impacts probables indirects sur la sécurité pourraient être utiles à la compréhension du projet.

Il apparaît utile que la signalisation directionnelle tous modes soit conçue dans le but de réduire les engorgements routiers et les attentes aux stations de transports en commun ainsi que d'assurer la sécurité des déplacements doux. L'étude d'impact pourrait être complétée sur ces points, pour une plus grande transparence et une plus grande sécurité.

Le projet intègre la réalisation d'un maillage dense destiné aux liaisons douces sur l'ensemble de la ZAC Valmy III. Il aurait été intéressant de présenter les « raccords » avec les ZAC Valmy I et II. Une passerelle est envisagée sur la rocade vers le parking de la Toison d'Or. Son opportunité apparaît incontestable compte tenu des trafics routiers attendues sur le passage inférieur et le carrefour Pompidou. Ses caractéristiques géométriques et son aspect architectural ne sont pas évoqués. Le choix de traitement des abords n'est pas défini alors qu'il apparaît primordial pour encourager à l'utiliser, tant du point de vue de la sécurité que de réduction des consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre.

Les prévisions d'accès au site de la ZAC en vélo depuis Dijon, ou depuis les villages alentours font défaut.

## Energie

L'organisation du bâti a intégré une partie des enjeux énergétiques liés à l'usage du bâti en bureaux : utilisation des ombres positives et effets de masques (confort d'été) , limitation des façades au sud/sud-ouest et sans masque, sobriété énergétique, éclairage naturel et transparence.

Une étude ultérieure sur l'utilisation des énergies renouvelables est annoncée. Des perspectives de limitation de consommation énergétique quant à l'éclairage public sont simplement avancées.

## **Conclusion**

L'étude d'impact est de bonne qualité et aborde de façon hiérarchisée les enjeux environnementaux. Cependant, un certain nombre de dispositions du projet sont reportées à des études ultérieures alors qu'elles méritent d'être appréhendées et concertées, dès la phase de création de la ZAC.

Concernant la gestion de l'eau, les grands principes sont identifiés dans l'étude d'impact et seront détaillés dans le dossier d'autorisation au titre de la police de l'eau. L'étude d'impact doit toutefois être complétée pour démontrer que les besoins en eau du projet sont compatibles avec les autorisations actuelles de prélèvement d'eau des captages retenus.

Relativement aux principes d'aménagements paysagers, des compléments sont nécessaires quant aux liens fonctionnelles (trame verte) et visuels avec le territoire environnant. Les choix architecturaux et urbains (orientation, aspect du bâti, utilisation des énergies renouvelables ...) méritent un plus long développement compte tenu de la situation de la ZAC en frange urbaine.

Enfin concernant les déplacements, il conviendrait de compléter le dossier sur les accès des modes doux avant et après le projet ainsi que sur les continuités nécessaires vers les sites urbanisés ou en voie de l'être. Des précisions sont attendues sur la réalisation effective et les caractéristiques de la passerelle réservée aux modes doux.

Dans un souci de transparence vis à vis de la sécurité des déplacements, les objectifs de répartition des entrées/sorties de la ZAC, associés aux modalités de signalisation directionnelle pour tous les modes devront être précisés.

Le préfet de la région Bourgogne



Pascal MAILHOS



# LE GRAND DIJON

## **Ecopôle Valmy TERRITOIRE GRAND NORD**

### **DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

#### **2 – Notice explicative**

SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
D'AMÉNAGEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE

**AMÉNAGEURS DURABLES**

# SOMMAIRE

---

<b>1. Préambule</b>	<b>4</b>
<b>2. Le contexte</b>	<b>6</b>
2.1 Présentation générale	6
2.1.1 L'Agglomération dijonnaise	6
2.1.2 Situation géographique	6
2.1.3 Situation socio-économique	10
2.2 Les objectifs de l'opération projetée	11
<b>3. Les origines du projet et les fondements de l'utilité publique.</b>	<b>13</b>
3.1 Les enjeux du territoire	13
3.1.1 Les enjeux de l'agglomération dijonnaise	13
3.1.2 Les enjeux de l'Ecopôle Valmy	15
3.2 Présentation des variantes et des raisons justifiant le choix du parti d'aménagement Ecopôle Valmy	19
3.2.1 Orientations générales	19
3.2.2 Analyse comparative des variantes envisagées sur la forme urbaine du projet Ecopôle Valmy	19
3.2.3 Raisons justifiant le choix du parti d'aménagement Ecopôle Valmy	21
<b>4. Présentation des grands principes du parti retenu pour l'aménagement de l'Ecopôle Valmy</b>	<b>21</b>
4.1 Composer avec l'existant et se raccorder au tissu urbain local	21
4.2 S'adapter à la réalité du marché	23
4.3 Assurer l'attractivité du lieu par un cadre de vie agréable et durable	23
4.4 Description du projet	26
4.4.1 Les aménagements paysagers	27
4.4.2 Les équipements publics nécessaires au fonctionnement du site	28
4.5 L'ambition environnementale du projet	32
<b>5. Insertion du projet dans l'environnement</b>	<b>35</b>
5.1 Insertion du projet dans l'environnement réglementaire	35
5.1.1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)	35
5.1.2 Plan Local d'Urbanisme (PLU)	36
5.1.3 Procédure d'urbanisme	41
5.1.4 Plan de déplacement urbain (PDU)	42
5.1.5 Le Tramway de l'Agglomération Dijonnaise	43
5.1.6 La future LGV	45
5.1.7 Les autres servitudes	48
5.2 Insertion du projet dans l'environnement physique	50
5.2.1 L'environnement paysager	50
5.2.2 L'environnement agricole	50
5.2.3 Le réseau routier	51
5.2.4 Transports en commun	51
5.2.5 Prolongement de la Rocade Georges Pompidou	53
<b>6. Les impacts du projet au regard de son environnement</b>	<b>53</b>
<b>7. La maîtrise foncière</b>	<b>53</b>

<b>8.</b>	<b><i>Cout de l'opération</i></b> .....	<b>54</b>
<b>9.</b>	<b><i>Justifications de l'utilité publique du projet Ecopôle Valmy</i></b> ....	<b>55</b>
9.2.1	Justification du programme .....	55
9.2.2	Justification du choix du site .....	55
9.2.3	Justification de l'utilité publique .....	56
<b>10.</b>	<b><i>Conclusion</i></b> .....	<b>56</b>

# 1. PREAMBULE

La Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a pour objectif de mettre en œuvre un projet urbain de grande envergure au Nord de la ville de Dijon. Ce projet consiste en un processus d'urbanisation progressif portant sur un territoire d'environ 116 hectares, qui est maintenant desservi par la ligne T2 du tramway. Depuis le début des années 2000, l'ouverture à l'urbanisation s'est concrétisée avec le développement de la ZAC « Parc Valmy » en deux tranches.

Ce territoire appelé Grand Nord, est délimité :

- Au sud par la Rocade Est ou voie Georges Pompidou,
- A l'est par la commune de Ruffey-les-Echirey,
- A l'Ouest par le site du dépôt de produits inertes du Grand Dijon et par le centre de tri et de valorisation des déchets du Grand Dijon
- Au nord, par l'emplacement réservé au Plan Local d'Urbanisme de Dijon n°169 correspondant au tracé de la future LGV Ouest

Au sein de ce périmètre, 2 secteurs potentiellement opérationnels sont déterminés :

- Au sud est du Parc Valmy, une emprise d'environ 19 ha en bordure de la rocade regroupant des terrains agricoles, baptisé « Ecopôle Valmy » (lot 1),
- Au nord, directement accolé au Parc Valmy, un tènement d'environ 11,5 ha (lot 2) pouvant se développer à long terme.

Cette démarche repose sur quatre facteurs majeurs :

- La volonté de confirmer la vocation tertiaire de l'entrée nord de Dijon, dans la continuité de la réalisation en cours du Parc Valmy,
- L'objectif de finaliser l'entrée nord de l'agglomération par un aménagement paysagé soigné,
- La volonté de créer une nouvelle polarité voire de remailler l'entrée nord en privilégiant la densité, reposant sur l'opportunité offerte par l'arrivée d'un transport en commun en site propre (tramway),
- L'objectif affirmé du Grand Dijon de mener une politique de développement économique durable.

Ainsi, l'aménagement de ces terrains sera réalisé en vue de :

- Renforcer l'implantation d'activités tertiaires sur le territoire dijonnais qui profiterait de l'armature en transport en commun créée par le tramway,
- Désenclaver et mailler le territoire par la réalisation du tramway, d'un échangeur routier, de voiries et de liaisons douce,
- Valoriser la « vitrine urbaine » et l'entrée de ville du nord de Dijon,
- Renforcer ou développer de grands équipements publics,

- Accompagner et mettre en valeur l'arrivée du tramway en créant une densité bâtie forte et de type urbaine

Par délibération en date du 24 juin 2010 la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a décidé de mettre en œuvre ce projet d'aménagement, dans le cadre des dispositions du code de l'urbanisme.

Elle a, par délibération en date du 24 juin 2010, décidé de désigner la S.P.L.A.A.D. en qualité d'Aménageur et de lui confier, en application des dispositions des articles L. 300-4 et L. 300-5 du code de l'urbanisme les tâches nécessaires à la réalisation de cette opération d'aménagement dans le cadre d'une concession d'aménagement, et d'activer le lot 1 « Ecopôle Valmy ».

Ainsi, suite à études préalables et compte tenu de l'intérêt général que représente le développement d'une telle opération pour l'agglomération dijonnaise, le Conseil d'Administration de la S.P.L.A.A.D et le Conseil communautaire ont approuvé le recours à une procédure de déclaration d'utilité publique du projet pour mener à bien l'opération, la maîtrise foncière des terrains n'étant à ce jour que partiellement assurée.

Le 09 juin 2011, le Conseil d'Administration de la S.P.L.A.A.D., en vertu des stipulations de la convention de prestations intégrées portant concession d'aménagement, a autorisé le dépôt d'une demande de Déclaration d'Utilité Publique.

Le 27/09/2012, le conseil communautaire de la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a approuvé les projets de dossiers d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du PLU et d'enquête parcellaire conjointe concernant le projet d'aménagement de l'Ecopôle Valmy, et a autorisé son Président à solliciter de M le Préfet de Côte d'Or l'ouverture de ces enquêtes publiques.

## 2. LE CONTEXTE

### 2.1 Présentation générale

#### 2.1.1 L'Agglomération dijonnaise

L'agglomération dijonnaise ou Grand Dijon est une structure intercommunale, située sur le territoire du département de la Côte-d'Or et de la région Bourgogne.

Créée en 2000, l'agglomération dijonnaise est issue du district qui existait auparavant. A l'origine, il regroupait 16 communes. En 2004, cinq communes ont rejoint la structure, puis une autre en 2007.

Les 22 communes qui couvrent un territoire de 219 km<sup>2</sup> et qui accueille plus de 250 000 habitants sont : Ahuy, Bresse-sur-Tille, Bretenière, Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Crimolois, Daix, Dijon, Fénay, Fontaine-lès-Dijon, Hauteville, Longvic, Magny-sur-Tille, Marsannay-la-Côte, Neuilly-lès-Dijon, Ouges, Perrigny-lès-Dijon, Plombières-lès-Dijon, Quetigny, Saint-Apollinaire, Sennecey-lès-Dijon et Talant.

#### 2.1.2 Situation géographique

Le projet d'aménagement objet du présent dossier est localisé sur la commune de Dijon, préfecture du département Côte d'Or (21) et de la région Bourgogne.

Il appartient aux territoires :

- De l'Agglomération du Grand-Dijon ;
- Du Syndicat mixte du SCOT du Dijonnais.

Ce secteur est localisé au Nord de Dijon, à l'interface entre les espaces agricoles de Ruffey-lès-Echirey et l'urbanisation récente des quartiers Nord de Dijon (quartiers avoisinants le centre commercial de la Toison d'Or).

Etant donnée sa localisation, ce territoire marque symboliquement l'entrée Nord de Dijon.

Le périmètre du projet de ZAC « Ecopôle Valmy » regroupe des terrains agricoles qui constituent une emprise d'environ 19 ha traversée par la ligne T2 du tramway, actuellement en construction, et la voie rapide Georges Pompidou. Il est bordé :

- Au Sud par les infrastructures de la Toison d'Or et du Zénith ;
- A l'Ouest par le Parc Valmy qui devrait accueillir également le projet de Générale de Santé regroupant les principaux établissements sanitaires privés de l'agglomération ;
- Au Nord et à l'Est par le projet de la branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône.



L'ouverture, en octobre 2005, de la salle de spectacles du Zénith (9000 places assises), à l'Est immédiat du Centre Commercial de la Toison d'Or, a engendré une desserte nouvelle depuis le centre de Dijon et de la périphérie. Il convient de noter que le Zénith est accompagné d'un vaste parking d'environ 700 places qui sera reconfiguré en parking relais compte tenu de sa connexion avec la ligne T2 du tramway.

Il s'agit d'un bâtiment singulier qui s'érige comme un signal dans le paysage.

A noter que le Zénith jouxte un parc urbain doté d'un plan d'eau, le Parc de la Toison d'Or et qui s'affiche comme un lieu récréatif qui par le passé était un centre d'attraction aujourd'hui tombé en désuétude.

### ***Au Sud de l'Ecopôle, la zone commerciale et d'activités de la Toison d'Or***

Situé au Sud de la Rocade Est et inauguré en 1990, le Centre commercial de la Toison d'Or représente 56 000 m<sup>2</sup> de surface de vente (125 commerces), 1400 emplois et attire 8,5 millions de visiteurs par an, majoritairement en voiture particulière (3 500 places gratuites sur la zone). Une extension du centre commercial est actuellement en cours d'aménagement et devrait être achevée fin 2013.

Cette zone commerciale s'inscrit dans le contexte plus général de l'urbanisation des quartiers de Pouilly au Nord de Dijon. L'urbanisation de ces quartiers situés à proximité du centre commercial de la Toison d'Or (quartiers du Château de Pouilly, des Coteaux du Suzon, du Parc Technologique et de la Toison d'Or (cf. carte infra)) a été opérée à partir des années 1980 pour s'achever en 2005. Ils concentrent une importante offre résidentielle (habitat neuf collectif et individuel) et tertiaire (parc technologique) et sont marqués par le pôle commercial de la Toison d'Or.

Cette urbanisation s'est donc opérée à la croisée de la grande radiale que constitue l'avenue de Langres (artère principale de la ville desservant son entrée Nord) et de la rocade qui ceinture la ville par l'Est. Mais petit à petit, cette urbanisation a gagné les bordures de la Rocade. Avec l'aménagement du Parc Valmy, l'urbanisation a donc franchie la barrière physique de la rocade (2 x 2 voies).

L'opération objet de la présente consultation se situe, elle aussi, au-delà de la Rocade Est.

Or, la Rocade rend délicate toute urbanisation aux abords immédiats. La problématique de cette opération d'aménagement résidera donc bien dans la connexion de ce nouveau territoire au reste de la ville. En effet, la coupure engendrée par la Rocade nécessite un désenclavement fort que l'arrivée de la ligne T2 du tramway va amorcer. Il y a donc un contexte urbain difficile en termes d'intégration et de rattachement à l'urbanisation récente des quartiers Nord de Dijon.

### ***A l'Ouest de l'Ecopôle, Le Parc Valmy***

Le territoire Grand Nord s'appuie sur le pivot que constitue la ZAC du Parc Valmy. En effet, le Parc Valmy, qui s'étend sur plus de 45 hectares est positionné comme un parc d'activités de bureaux et de services. Il a été l'élément déclencheur de l'urbanisation « au-delà » des limites imposées par la Rocade.

Le Parc Valmy se dessert pour l'instant en un point unique situé sur la RD 974. Il est donc pour l'instant conçu comme une vaste impasse qui ne saurait conserver ce statut. Aussi, l'aménagement de l'Ecopôle doit pouvoir permettre le désenclavement du Parc Valmy et parachever l'urbanisation de ce secteur par une intégration exemplaire au reste de la ville.

Le Parc Valmy est toujours en cours de développement, avec entre autres l'implantation sur 7 ha de la clinique Dijon Bourgogne du Groupe Général de Santé d'ici 2014.

Ce Parc est dans sa globalité une zone tertiaire relativement peu dense et aérée : C.O.S proche de 0,5, constructions dont la hauteur était limitée à 12 mètres sous l'ancien POS. Il comprend toutefois d'importants programmes immobiliers qui seront une amorce à la densité plus forte souhaitée sur l'Ecopôle Valmy.

### 2.1.3 Situation socio-économique

#### 2.1.3.1 *POPULATION ET HABITAT*

Selon les données issues des services fiscaux (DGI), le Grand Dijon comptait 229 482 habitants en 2007, où les principales caractéristiques de la population de l'agglomération dijonnaise font apparaître que :

- Depuis les années 1990, la croissance démographique de l'agglomération est modérée ;
- Ce sont les ménages dont la personne de référence est âgée de 40 à 59 ans qui était les plus représentés (36% des ménages).

Dans les années à venir, les prolongements de tendance indiquent un vieillissement fort de la population ;

- La taille moyenne des ménages s'élevait à 2,15 personnes par ménage ;
- Le nombre de ménages de une à deux personnes a augmenté, alors que le nombre de ménages de 3 personnes et plus a diminué.

En 2007, l'agglomération comptait 129 050 logements, dont 68% sont implantés sur la commune de Dijon. A Dijon :

- Les logements sont très majoritairement collectifs (85%) ;
- Les petits logements sont majoritaires (70% comprennent 1 à 3 pièces) ;

A l'échelle de l'agglomération, 36 % des logements ont été construits entre 1949 et 1974.

Toutefois, L'agglomération dijonnaise a retrouvé une dynamique de construction après une période de très faible niveau de production neuve en 2002-2004. Ainsi, sur la période 2005-2007, ce sont près de 1400 logements qui sont autorisés en moyenne chaque année. Sur l'agglomération, la construction neuve de ces dernières années, est dominée par le logement collectif (74% des logements autorisés entre 2004 et 2007).

Les politiques locales de l'habitat doivent répondre aux trois grands enjeux qui se posent aujourd'hui pour le Grand Dijon :

- L'enjeu du développement économique et de la production de richesses pour les habitants du Grand Dijon ;
- L'enjeu de la solidarité, en visant à offrir une solution de logement adaptée aux différents ménages ainsi qu'un cadre de vie harmonieux sans renforcement de la ségrégation spatiale ;
- L'enjeu de préservation des ressources, qu'elles soient énergétiques, foncières, et même patrimoniales.

#### 2.1.3.2 *ACTIVITES ECONOMIQUES LOCALES*

Dijon, qui accueille près de 4 500 entreprises, concentre plus de 2 tiers des emplois marchands et non marchands de l'agglomération du Grand Dijon qui comptait 136 224 emplois au total en 2006.

Le tissu économique de l'agglomération se caractérise essentiellement par des petits établissements. Il présente une dynamique importante puisque le Grand Dijon fait partie des trois agglomérations les plus dynamiques comprises entre 200 000 et 500 000 habitants en 2008, avec un taux net de création d'entreprises de 10,9 %.

A Dijon, le nombre d'emplois par actif occupé est de 1,33 en 2006. Cet ICE (Indicateur de Concentration d'Emploi) démontre que Dijon, par son rôle de capitale régionale et son économie métropolitaine, constitue un pôle d'emploi majeur dont le rayonnement s'étend bien au-delà des limites communales.

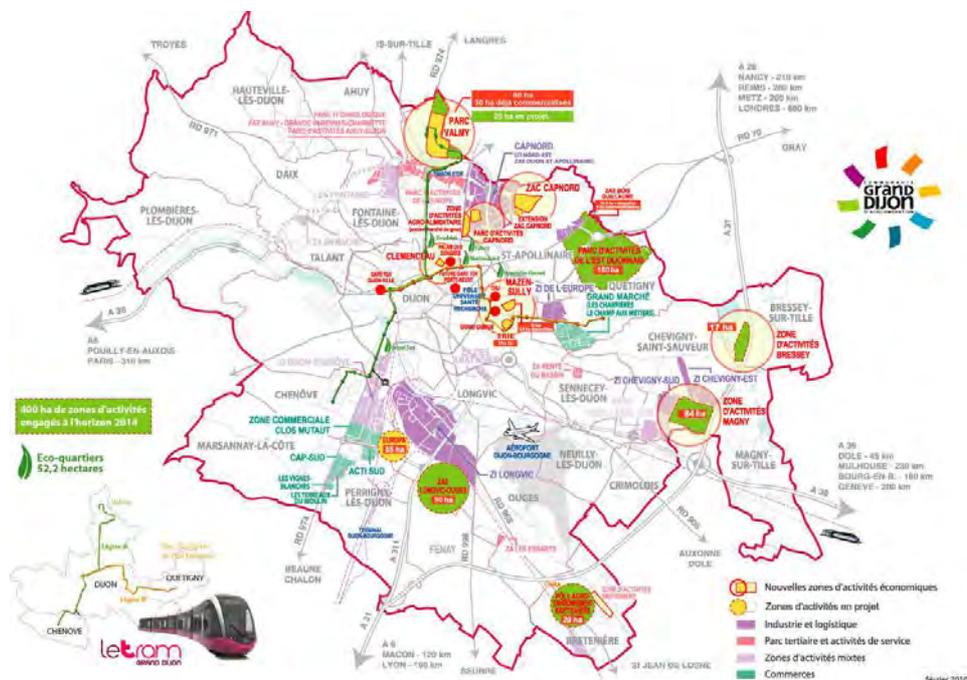
Cela explique qu'à l'intérieur du Grand Dijon, Dijon est le principal générateur de déplacements pour le motif travail (76% des échanges domicile-travail ont un lien avec la ville de Dijon) avec notamment comme zone d'emploi le centre-ville de Dijon.

### 2.1.3.3 POLES ECONOMIQUES

Dijon regroupe plusieurs pôles économiques de nature différente. En effet, en périphérie de la ville sont localisées plusieurs zones spécifiquement dédiées à des activités, alors que le centre-ville élargi accueille des implantations économiques plus diffuses.

L'agglomération dijonnaise compte une vingtaine de parcs et zones d'activités aménagés pour l'accueil des entreprises. La zone du projet fait partie des 20 hectares actuellement en projet de développement sur la zone d'activité du parc Valmy.

Au sein de l'agglomération dijonnaise, le secteur des services (bureaux, activités tertiaires, stockage et logistique) représente 65,3 % des emplois. Si l'offre en bureaux évolue en adéquation de la demande, pour les locaux d'activités et de stockage, le marché est moins structuré. En 2009, le marché dijonnais est très axé sur le tertiaire (sociétés de services). Selon les dernières données économiques locales, l'offre immobilière va bientôt être en déficit de locaux d'activités neuf.



## 2.2 Les objectifs de l'opération projetée

Le Nord de Dijon représente un enjeu majeur pour le développement du secteur tertiaire, identifié dans les différents documents d'orientation (SCOT, PLU).

Pour mémoire, les objectifs de l'opération projetée sont les suivants :

- La volonté de confirmer la vocation tertiaire de l'entrée nord de Dijon, dans la continuité de la réalisation en cours du Parc Valmy,
- L'objectif de finaliser l'entrée nord de l'agglomération par un aménagement paysagé soigné,
- La volonté de créer une nouvelle polarité voire de remailler l'entrée nord en privilégiant la densité, reposant sur l'opportunité offerte par l'arrivée d'un transport en commun en site propre (tramway),
- L'objectif affirmé du Grand Dijon de mener une politique de développement économique durable.

L'aménagement est réalisé en vue de :

- Renforcer l'implantation d'activités tertiaires sur le territoire dijonnais qui profiteront de l'armature en transport en commun créée par le tramway,
- Désenclaver et mailler le territoire par la réalisation du tramway, d'un échangeur routier, de voiries et de liaisons douce,
- Valoriser la « vitrine urbaine » et l'entrée de ville du nord de Dijon,
- Renforcer ou développer de grands équipements publics,
- Accompagner et mettre en valeur l'arrivée du tramway en créant une densité bâtie forte et de type urbaine

## **3. LES ORIGINES DU PROJET ET LES FONDEMENTS DE L'UTILITE PUBLIQUE**

### **3.1 Les enjeux du territoire**

#### **3.1.1 Les enjeux de l'agglomération dijonnaise**

Une grande partie de l'action de l'agglomération dijonnaise, qu'elle soit directement à vocation économique ou qu'elle vise à rendre plus attractif le cadre de vie, est tournée vers la nécessité de développer des activités, créer de la richesse et favoriser l'emploi durable.

L'une des volontés de la Communauté d'agglomération du Grand Dijon est en effet de rendre l'agglomération plus attractive pour les entreprises en contribuant au développement de l'emploi, en accompagnant les porteurs de projet et les chefs d'entreprise, en faisant de l'enseignement supérieur un outil d'attractivité, en soutenant l'ensemble des infrastructures économiques et en développant les atouts en matière de recherche, de formation et de transfert de technologie.

La situation que connaît l'agglomération en matière de développement économique favorisant l'emploi est plutôt satisfaisante. Toutefois, avec l'achèvement proche de la commercialisation du Parc Valmy, il faut poursuivre une politique d'offre foncière pour attirer de nouveaux emplois. Le développement de nouveaux espaces d'accueil pour les entreprises tertiaires est une clé essentielle de la poursuite de cette réussite.

Le Grand Dijon a mis en place une politique volontariste pour favoriser le développement de l'activité et de l'emploi sur son territoire. Cette politique porte simultanément sur plusieurs axes :

- le développement de grandes infrastructures favorisant l'accessibilité (TGV Rhin-Rhône, LINO, Tramway, Aéroport Dijon-Bourgogne, terminal rail-route...) ;
- le développement et la commercialisation de nouvelles zones d'activité (400 ha sur les cinq prochaines années) ;
- la fidélisation et le développement des entreprises présentes sur le territoire ;
- l'implantation de nouvelles entreprises ;
- la structuration et le développement de l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation (soutien au PRES, aux écoles d'ingénieurs, à Science Po, à l'ESC, au pôle de compétitivité Vitagora, à l'incubateur Premice ; constitution d'un Technopôle Agro-environnement...) ;
- une démarche construite de promotion du territoire et un marketing territorial adapté ;
- le développement d'écoquartiers à même de loger les nouveaux salariés.

Il résulte de cette politique une progression nette de plus de 4% de l'emploi salarié dans le Grand Dijon pendant les dix dernières années, et ce malgré la crise des années 2007-2009. Le secteur des services est le principal contributeur de cette bonne tenue de l'activité sur le

territoire. En effet, les services (hors intérim), qui avec un effectif de 56 570 personnes représentent plus de 57% de l'emploi salarié dans le Grand Dijon, ont connu une forte augmentation ces dix dernières années (+11,5%). Outre les activités pour la santé humaine, les services qui ont connu la plus forte progression sont ceux qualifiés de « tertiaire supérieur » (architecture, ingénierie, R&D, finances, activités juridiques...).

Ces activités, stratégiques pour le développement de l'emploi et de l'activité dans l'agglomération, constitueront une cible privilégiée pour la commercialisation de l'Ecopôle Valmy.

En parallèle, pour reconstituer une offre sur l'ensemble des cibles économiques, le Grand Dijon a aussi mis en études opérationnelles d'importants parcs d'activités qui viendront en complément de l'Ecopôle Valmy :

- Parc d'Activités de l'Est Dijonnais (PAED)

Ce parc de 180 hectares constitue un projet d'envergure régionale voire plus. Situé à cheval sur les communes de Quetigny et Saint-Apollinaire, il est destiné à rompre avec la logique des parcs monofonctionnels et permettra majoritairement l'accueil d'industries d'envergure, de petites et moyennes industries, d'artisanat et dans une moindre mesure de locaux tertiaires en accompagnement de l'industrie. La logistique y sera proscrite et installée au Parc d'activités Beauregard. Le PAED ambitionne ainsi l'accueil d'activités à moyenne et haute valeur ajoutée (entreprises de « l'économie verte » par exemple) et présentant des activités compatibles avec un fort souci environnementale et paysagé.

L'activité tertiaire du PAED se positionnera en moyen gamme, avec une densité moindre, pour ne pas créer de concurrence avec l'Ecopôle Valmy. Elle doit être analysée comme une offre d'accompagnement aux implantations industrielles.

- Parc d'activités Beauregard (ou ZAE Longvic-Ouges)

Ce parc d'activités représente une potentialité de surface commercialisable de l'ordre de 65 hectares, avec comme cœur de cible :

- activités artisanales de type entreprises de BTP ou satellites, location de matériels, entrepôts, fournisseurs de matériaux, services commerciaux spécifiques, ateliers mécaniques, ...
- logistique urbaine, activités industrielles pouvant présenter des nuisances importantes et incompatibles avec les objectifs de mixité du PAED (très fort trafic PL, ...)

Par rapport à ces offres foncières, l'Ecopôle Valmy se situe donc en tertiaire supérieur et vient en complément du centre des affaires Clémenceau, situé en centre-ville historique, à côté du Palais des Congrès et de l'Auditorium. Ce quartier a pour sa part une capacité d'extension très limitée compte-tenu d'un tissu urbain dense.

### 3.1.2 Les enjeux de l'Ecopôle Valmy

Déjà amorcé par l'urbanisation de la ZAC Parc Valmy, ce territoire a pour vocation d'accueillir un centre d'affaires orienté principalement sur l'activité tertiaire et les services. Il vient en complément des autres parcs d'activités en gestation sur l'agglomération dijonnaise et se singularise par le fait qu'il est desservi par la ligne T2 du tramway.

Avec le quartier d'affaires Clémenceau, situé en centre ville de Dijon et qui accueille la Tour Elithis et d'importants programmes immobiliers, le Parc Valmy représente aujourd'hui l'offre dominante en matière de locaux tertiaires. Cette offre s'est constituée autour de programmes immobiliers allant de 3 000 à 10 000 m<sup>2</sup> Surface de Plancher, ce qui à l'échelle de l'agglomération représente déjà des programmes d'une taille significative.

Outre des bureaux, le Parc Valmy comprend une crèche privée, un espace événementiel proposant également de la restauration, un pôle restauration en gestation rassemblant 3 enseignes nationales complémentaires et un hôtel moyenne gamme de 50 à 60 chambres ainsi qu'un établissement bancaire et une EPHAD privée de 5 000 m<sup>2</sup> SHON. Pour autant, la commercialisation de ce parc n'est pas totalement achevée et d'autres services à la personne et aux entreprises sont susceptibles de voir le jour.

La commercialisation des terrains s'est toutefois grandement accélérée avec la venue du projet de regroupement des cliniques privées de Générale de Santé, pour l'instant réparties sur 3 sites distincts dans l'agglomération dijonnaise. Ce programme de 35 000 m<sup>2</sup> SHON environ en R+3 totalisera 350 lits et s'inscrira donc comme un équipement majeur et structurant de ce territoire. Il sera bien sûr générateur d'importants déplacements aussi bien en transports en commun qu'en voiture.

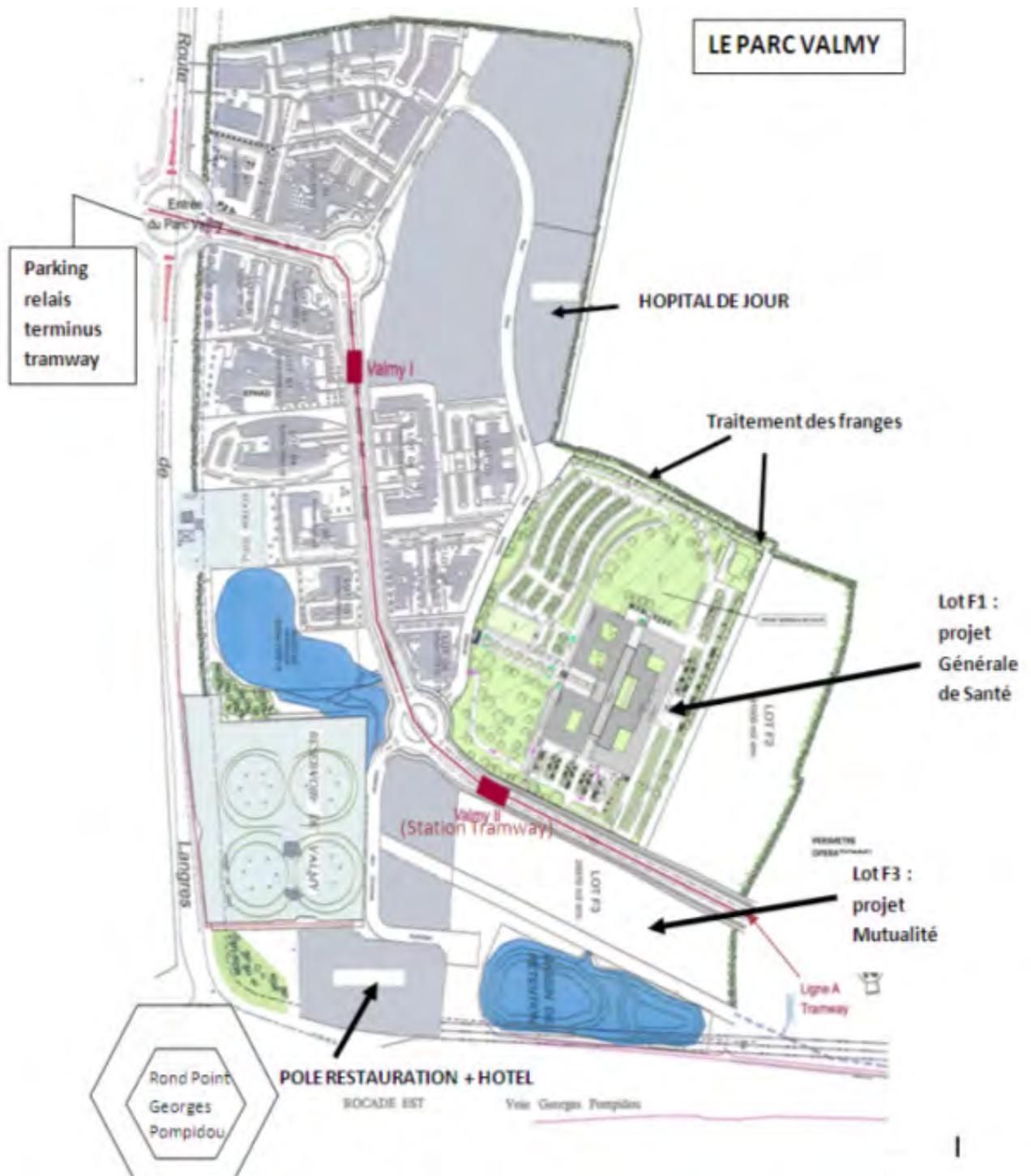
Ce projet a entraîné dans son sillage d'autres projets liés à la santé. Ainsi la construction d'un « hôpital de jour » est projetée sur un terrain de 8800 m<sup>2</sup> environ à destination d'enfants autistes, une EPHAD et un Centre de soins de suite portés par la Mutualité Française (Lot F3).

Les eaux pluviales du Parc Valmy sont gérées par deux bassins de rétention en cascade, le long de la Rocade.

Le constat dressé sur l'urbanisation du Parc Valmy est le suivant :

- une intensité urbaine qui n'est pas encore assez affirmée (COS=0,5)
- un parc fonctionnant de manière trop autonome et centré sur lui-même
- des problématiques de stationnement (aucun stationnement sur la voie publique)
- une gestion des eaux pluviales encore trop classique et pas assez intégrée.

Aussi, le Grand Dijon a souhaité aborder l'aménagement de l'Ecopôle Valmy avec une ambition affichée d'intensité urbaine et de services aux entreprises afin d'asseoir définitivement ce quartier comme un quartier à part entière de la ville et comme un pôle économique majeur et de référence à l'échelle régionale.



### **Programme de construction :**

- 130 000 m<sup>2</sup> environ de Surface de Plancher dédiés à l'activité tertiaires, aux activités de services à l'entreprise et à la personne et aux éventuels équipements publics et commerces concourant à l'équipement de l'Ecopôle. La densité se développera essentiellement autour de l'axe de desserte et de trait d'union que représente le tramway
- Le plan masse doit permettre aussi le découpage de parcelles pour l'implantation de « comptes propres » ou la densité et l'intensité urbaine seront moindres. Ces parcelles seront de l'ordre de 4 000 à 5 000 m<sup>2</sup>.
- Une ou deux parcelles devront pouvoir recevoir des programmes hôteliers. En effet, il est évident que la constitution de ce quartier va générer des besoins en hôtellerie, besoins déjà amorcés par le Parc Valmy et le pôle santé. C'est une donnée à prendre en compte dans la conception du projet car l'hôtellerie aura besoin d'une grande visibilité depuis la Rocade.

### **LA NECESSITE DE LA COUTURE AVEC L'EXISTANT ET DE L'INTEGRATION URBAINE ET PAYSAGERE**

L'arrivée du tramway a été un véritable déclencheur de la décision du Grand Dijon d'aménager ce que l'on a longtemps appelé « l'extension du Parc Valmy ». Or, toute la stratégie du projet réside justement dans le fait que cette opération ne peut et ne doit pas être considérée comme une simple extension du Parc Valmy, mais comme un élément fédérateur qui devra affirmer une centralité et une urbanité ayant la capacité de réaliser l'ancrage de ce territoire au reste de la ville.

#### ***L'enjeu du désenclavement***

Pour desservir l'ensemble du territoire situé par-delà la rocade Est de Dijon au reste de la ville, il est nécessaire dans un premier temps de renforcer la desserte de ce territoire et permettre une très bonne accessibilité depuis le tissu urbain.

Ce désenclavement est amorcé par la desserte tramway qui permettra de relier la gare de Dijon à l'opération en une dizaine de minutes et permettra de minimiser le rôle de la voiture dans le quartier. Toutefois, si le tramway est un formidable levier en termes d'attractivité et de desserte, il n'en reste pas moins que le désenclavement doit également prendre en compte la circulation automobile.

L'accessibilité est un enjeu qui a longtemps pénalisé l'actuel Parc Valmy, qui ne se dessert que par un rond point situé sur la route départementale 974. Ce parc d'activités est pour

l'instant une vaste impasse tributaire des problèmes de circulation liés à la saturation aux heures de pointe du rond point Georges Pompidou.

Aussi, le Grand Dijon a décidé la création d'un échangeur complet sur la rocade Est (voie Georges Pompidou) afin de permettre une accessibilité optimale de l'Écopôle Valmy et du Zénith, et opérer le désenclavement de ce territoire nord.

L'armature de cet échangeur complet est assurée par la réalisation en cours d'un ouvrage d'art qui permet le franchissement en « souterrain » de la rocade par la circulation automobile et le tramway.

Plus globalement, le prolongement de la Rocade au delà du rond point Georges Pompidou par la LiNo, dont l'ouverture est prévue fin 2013, permettra également d'accroître l'accessibilité du site.

### ***Penser les coutures à l'existant***

#### ***Avec le Parc Valmy***

Si l'opération va permettre de désenclaver l'actuel Parc Valmy et le relier au reste du tissu urbain ainsi qu'aux grandes infrastructures routières, il reste un enjeu de taille qui sera d'assurer une continuité avec le Parc Valmy. La trame des espaces publics et la forme urbaine doivent assurer une transition cohérente.

#### ***Avec le « fleuve autoroutier »***

La Rocade de Dijon constitue une vitrine intéressante pour les entreprises qui seront amenées à s'implanter sur l'opération. Cet axe de circulation important marque cependant une césure importante entre le territoire Grand Nord et le reste de la ville. Cette césure doit être atténuée pour permettre son intégration au projet, c'est un enjeu primordial.

Pour permettre un trait d'union entre le tissu existant (centre commercial de la Toison d'Or, parc de la Toison d'Or, Zénith, parking relais du Zénith) il est envisagé la création d'une passerelle modes doux (piétons, cycles) qui permettra d'assurer des échanges rapides et sécurisés de part et d'autre de la rocade.

#### ***Avec le monde agricole***

La limite Nord de l'opération marque actuellement la limite avec la commune de Ruffey-Les-Echirey mais aussi la limite avec un vaste paysage agricole.

Il est donc prévu de ménager des transitions avec le paysage agricole.

Ainsi, le projet intègre dans sa conception et sa réalisation une notion de « lisière urbaine évolutive » au fur et à mesure que le parc s'étendra, mais tout en pouvant jouer pleinement son rôle paysager qualitatif.

### ***Avec le complexe Zénith / Centre commercial de la Toison d'Or***

Il s'agira d'établir un dialogue avec les « singularités » urbaines que représentent le Zénith de Dijon et le Centre Commercial de la Toison d'Or. Cette façade sud de la Rocade donne pour l'instant à voir des « objets architecturaux » que l'on peut appréhender comme des signaux dans un tissu relativement lâche.

Il ne s'agit pas de créer une mimique à ces objets et de rechercher forcément un élément singulier qui s'élèverait comme un signal, mais d'absorber ces éléments dans un ensemble cohérent.

## **3.2 Présentation des variantes et des raisons justifiant le choix du parti d'aménagement Ecopôle Valmy**

### **3.2.1 Orientations générales**

Le parti d'aménagement du projet doit s'inscrire dans les règles du Plan Local d'Urbanisme, et plus particulièrement aux principes des :

- Orientations Particulières d'Aménagement Grand Nord ;
- Orientations Particulières d'Aménagement Détaillées Parc Valmy

Entre autre, le projet doit participer à la création d'une entrée de ville structurante, vitrine du dynamisme économique local et en lien avec l'urbanisation actuelle du secteur.

Enfin, le parti d'aménagement doit reposer sur une prise en compte accrue des préoccupations environnementales :

- Desserte par les transports alternatifs ;
- Insertion paysagère et espaces verts ;
- Gestion des eaux pluviales reposant sur des techniques alternatives douces ;

### **3.2.2 Analyse comparative des variantes envisagées sur la forme urbaine du projet Ecopôle Valmy**

Le tableau suivant présente l'analyse comparative des différentes variantes envisagées pour la forme urbaine de l'Ecopôle Valmy.

Afin de pouvoir être comparées, les différentes variantes reposent sur la mise en œuvre d'un même volume de SHON.

Variante	Illustrations	Les points forts	Les points faibles
<p><b>A</b></p> <p>Mise en œuvre du projet sous la forme d'un bâtiment unique</p>		<p>La variante A présente une signification architecturale forte</p>	<p>La variante A n'offre pas de lien avec le tissu urbain environnant et l'emprise foncière n'est pas valorisée</p> <p>La variante A ne s'appuie pas sur les infrastructures structurantes du site (ligne A du tramway, rocade Georges Pompidou)</p>
<p><b>B</b></p> <p>Mise en œuvre du projet sous la forme d'une forme unitaire introvertie</p>			<p>La variante B n'offre pas de lien avec le tissu urbain environnant</p> <p>La variante B ne s'appuie pas sur les infrastructures structurantes du site (ligne A du tramway, rocade Georges Pompidou)</p>
<p><b>C</b></p> <p>Mise en œuvre du projet sous la forme d'un campus de bâtiments</p>		<p>La variante C est en lien avec l'urbanisation locale (au Nord-Ouest et au Sud-Est)</p> <p>Elle s'appuie sur les infrastructures structurantes du site (ligne A du tramway, rocade Georges Pompidou)</p> <p>Elle présente une densité urbaine importante et remplit son rôle de vitrine depuis la rocade Georges Pompidou</p>	<p>La variante C se présente comme un projet étalé, peu lisible et peu fédérateur</p> <p>Le nombre de bâtiment limite les possibilités de donner une identité forte au projet architectural</p>
<p><b>D</b></p> <p>Mise en œuvre du projet sous la forme d'un anneau triangulaire</p>		<p>La variante D est en lien avec l'urbanisation locale (au Nord-Ouest et au Sud-Est)</p> <p>Elle s'appuie et renforce les infrastructures structurantes du site (ligne A du tramway, rocade Georges Pompidou)</p> <p>Elle présente une compacité urbaine importante et remplit son rôle de vitrine depuis la rocade Georges Pompidou</p> <p>La variante D se présente comme un projet structuré, fédérateur et offrant une part importante aux espaces verts</p>	

### 3.2.3 Raisons justifiant le choix du parti d'aménagement Ecopôle Valmy

Au regard de la comparaison des 4 variantes envisagées, la variante D ressort comme étant la plus adaptée pour répondre aux exigences attendues. Cette forme urbaine est en lien avec l'urbanisation locale (au Nord-Ouest et au Sud-Est), elle présente une compacité importante et remplit son rôle de vitrine depuis la rocade Georges Pompidou.

Cette variante se présente comme un projet structuré et fédérateur qui s'appuie et renforce les infrastructures structurantes du site (ligne T2 du tramway, rocade Georges Pompidou) tout en offrant une part importante aux espaces verts sous la forme d'un parc urbain, qui permettra d'offrir aux salariés un cadre de travail de grande qualité.

## **4. PRÉSENTATION DES GRANDS PRINCIPES DU PARTI RETENU POUR L'AMÉNAGEMENT DE L'ECOPÔLE VALMY**

La réflexion sur l'aménagement de l'Ecopôle Valmy a été orientée dès le départ autour de la nécessité d'imaginer un projet dont l'empreinte écologique serait la plus réduite possible et compenserait la consommation de terres agricoles par un apport d'usages et de services pour la ville. Les trois principes retenus sont :

- composer avec l'existant et se raccorder au tissu urbain local ;
- s'adapter à la réalité du marché ;
- assurer l'attractivité du lieu par un cadre de vie agréable et durable

### **4.1 Composer avec l'existant et se raccorder au tissu urbain local**

Le Parc Valmy présente actuellement en frange avec la rocade une épaisseur verte ponctuée d'une série de bassins et réservoirs. Le projet retenu s'inscrira dans cette continuité paysagère et hydraulique et permettra de mettre à distance les bureaux des nuisances sonores (rocade) et électriques (lignes à très haute tension) situées au Sud du périmètre du projet. Par ailleurs, la conception du projet prend également en compte :

- le tracé de la ligne T2 du tramway qui traverse le site du Nord-Ouest vers le Sud-Est ;
- les terrains agricoles qui subsistent au Nord, entre le périmètre du projet et le tracé de la LGV ;
- l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône qui imposera une bande dans laquelle aucune construction ne sera possible.

Tout en s'appuyant sur le tracé de la ligne T2 du Tramway, qui sera mise en service en décembre 2012, la composition générale du projet représente un anneau triangulaire épais qui accompagne le tracé de la rocade Georges Pompidou, la lisière des terres agricoles et le projet de clinique situé entre le futur Ecopôle Valmy et le Parc Valmy. Cet anneau triangulaire correspond à la réalisation de 3 fronts bâtis qui reposent sur le regroupement des bureaux en îlots offrant ainsi des possibilités de mutualisation des équipements et des espaces privés entre les différents bâtiments. L'aspect environnemental, énergétique et architectural des bâtiments est également pris en compte dans la définition du programme.

Le raccordement du projet d'Ecopôle au tissu urbain existant s'appuie largement sur le tracé du Tramway qui sera doublé d'une voie de circulation. Ces ouvrages permettent, via l'ouvrage d'art réalisé dans le cadre du projet du Tramway, de raccorder les quartiers localisés au Nord et au Sud de la rocade Georges Pompidou.

Par ailleurs, le projet comporte également la réalisation d'un échangeur permettant de desservir le projet depuis cette rocade et favorisant ainsi, des connexions avec les quartiers Est de l'agglomération dijonnaise qui seront étendues, vers l'Ouest suite à la concrétisation du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest de Dijon (LINO – cf § 5.2.5). Il est d'ailleurs rappelé sur ce point que le dossier soumis à enquête est conforme à l'article R151-5 du CVR relatif à la création d'un point d'accès sur une route express existante.

Au sein du projet, le réseau viaire est composé :

- d'un réseau principal de circulation s'appuyant sur le tracé du tramway et permettant de raccorder le Parc Valmy à la rocade Georges Pompidou par le biais d'un échangeur (au Sud du projet) et au tissu urbain localisé au-delà de la rocade ;
- d'un réseau secondaire composé de boucles de circulation interne et permettant de desservir les aménagements qui seront édifiés sur le site de l'Ecopôle Valmy.

Le parc urbain végétalisé, situé au cœur du projet, constitue le « poumon vert » et l'élément fédérateur du futur aménagement. Il jouit de la porosité des fronts bâtis pour offrir des « continuités écologiques » entre les aménagements paysagers qui suivent la rocade et les terrains agricoles subsistants au Nord du projet et s'étendant au-delà du tracé de la LGV sur la plaine agricole de Ruffey-lès-Echirey.

Le parti d'aménagement retenu permet ainsi de structurer l'entrée Nord de Dijon en réunifiant les secteurs urbains localisés au Nord et au Sud de la rocade Georges Pompidou.

Structuré par les infrastructures locales de déplacement, le projet remplira son rôle de vitrine du dynamisme local alliant un projet urbain simple, ambitieux et valorisé par un aménagement paysager généreux.

## **4.2 S'adapter à la réalité du marché**

Le programme de l'Ecopôle Valmy est ambitieux (130 000 m<sup>2</sup> Surface de Plancher). Aussi, afin d'être compatible avec le marché immobilier (activités du tertiaire) et dans le but de pouvoir s'adapter à la demande tout en restant faisable d'un point de vue économique, la mise en œuvre du projet répond à un phasage libérant progressivement les surfaces de vente potentielles.

Dès lors, si la mise en œuvre du projet est progressive, elle ne doit pas perturber l'activité des entreprises qui se seront déjà installées sur le site.

C'est pourquoi le phasage retenu a été réfléchi de manière à ce que les premières phases réalisées puissent fonctionner d'une manière autonome sans nécessiter d'attendre la mise en œuvre des phases ultérieures. Les différentes phases seront alors complémentaires sans être dépendantes les unes des autres.

Outre l'aspect fonctionnel, la mise en œuvre progressive du projet s'accompagnera également de la scénarisation de l'évolution urbaine et paysagère locale. En effet, il est prévu de débiter la constitution des éléments paysagers du projet dès les premières phases d'aménagement et de procéder à leur densification au fur et à mesure de l'aménagement du site.

Par ailleurs, afin d'assurer l'accessibilité au site et de garantir de bonnes conditions de circulation locale, la première phase du projet prévoit également la constitution de l'échangeur. Cet ouvrage assurera le lien avec les principales voies de circulation locales et l'interconnexion du projet d'Ecopôle Valmy au tissu urbain environnant.

## **4.3 Assurer l'attractivité du lieu par un cadre de vie agréable et durable**

Au-delà de pouvoir apporter un « poumon vert » à l'Ecopôle Valmy qui se veut un quartier d'affaires dense, dans le projet retenu, le parc urbain est voué à assurer un rôle important en tant qu'élément fédérateur et marqueur d'identité pour le lieu.

Pour le projet retenu, ce rôle est facilité par la position privilégiée du parc urbain, au centre du site, et par son accessibilité, depuis :

- La station du tramway localisée sur le site ;
- La principale voie de communication du projet ;
- Les différents cheminements secondaires, et, notamment les cheminements piétons qui irriguent les bâtiments du quartier.

Par ailleurs, le parc urbain participera à la mise en scène de l'Ecopôle depuis la rocade Georges Pompidou, via les porosités du front bâti le long de cette voie de circulation, et depuis le tramway qui longera le parc durant son passage au sein du quartier.

Offrant un large choix d'ambiances, fait de pleins et de vides, le parc urbain et l'aménagement des espaces publics du projet répondront à des exigences sociales et écologiques en intégrant plusieurs éléments cruciaux pour répondre à cette demande :

- Gestion alternative des eaux pluviales ;
- Régulation thermique du quartier grâce à la végétation ;
- Présence d'une palette d'activités destinées aux utilisateurs, essentiellement des «travailleurs» : lieux de détente, de réunion, de loisirs, à la fois collectif, et individuel.



Le parc devrait ainsi fortement contribuer à l'image du site. Résolument écologique, cette réalisation tournée vers la nature et la créativité sera porteuse d'audace architecturale tout en mettant en scène une végétation omniprésente et ayant pour vocation d'apporter un certain bien être à ses futurs utilisateurs. Il pourrait également devenir un laboratoire, un lieu d'expériences nouvelles, d'innovation, un espace pédagogique au sein duquel des méthodes de gestion différenciée, de micro-architecture de jardins (kiosques, isolats sensoriels...) par exemple, pourraient être mises en pratique.

Ce parc, accessible à tous et polyvalent dans ses usages, pourra être utilisé le week-end comme un lieu de détente, de promenade et de loisirs renforçant ainsi le choix des espaces verts à destination des dijonnais.



*Vue depuis l'axe du TRAM et de la voie principale*



*Vue depuis l'intérieur du parc*

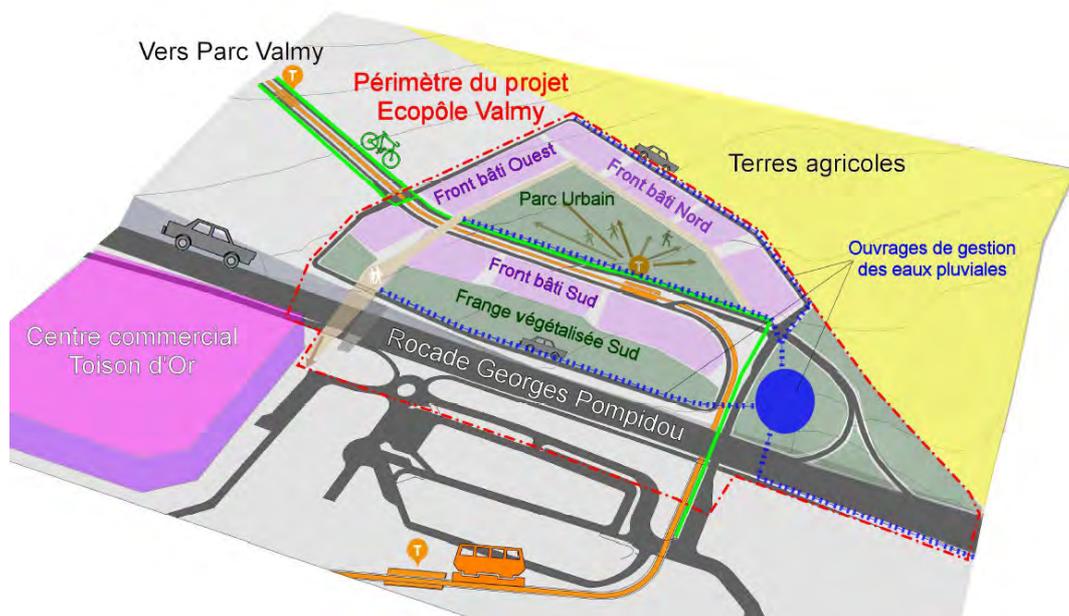


*Vue depuis la sortie de la rocade au sud du site*

#### 4.4 Description du projet

Le projet retenu s'articule autour du tracé de la ligne T2 du tramway et comporte :

- trois fronts de bâtiments qui composent l'anneau triangulaire du projet ;
- une frange végétalisée au Sud du site et un parc végétalisé central ;
- les équipements publics nécessaires au fonctionnement du site :
  - o échangeur routier sur la rocade
  - o réseau viaire et stationnement ;
  - o réseau de gestion alternative des eaux pluviales.



#### 4.4.1 Les aménagements paysagers

A l'échelle du projet Ecopôle Valmy, les principaux aménagements paysagers concernent :

- La frange Sud qui s'étend dans la continuité des aménagements paysagers du Parc Valmy le long de la rocade Georges Pompidou ;
- Le parc urbain central.

Au-delà de simples aménagements paysagers, ces deux entités, qui contribuent fortement à l'image du site, ont une vocation multifonctionnelle :

- Environnementale :
  - grâce aux porosités des fronts bâtis et à la végétation implantée en cœur d'îlot, les aménagements paysagers du projet bénéficient d'un maillage vert interconnecté. Ce maillage remplit une fonction de continuité écologique qui s'étend au-delà du projet vers les espaces agricoles environnants ;
  - le développement sur le site d'une nappe de boisement de feuillus à la manière d'une pépinière ou d'une production forestière permet d'offrir un confort thermique estival au projet en ayant un effet de rafraîchissement de 1 à 2°C sur un rayon de 100 m autour des plantations.



- Technique :
  - o la frange Sud permet de mettre à l'écart les bâtiments du projet des nuisances liées au bruit généré par la rocade Georges Pompidou et des nuisances électromagnétiques associées aux lignes à haute tension. Elle présente donc un rôle de protection vis-à-vis du projet ;
  - o la générosité des espaces paysagers permet d'y intégrer un système de gestion alternative des eaux pluviales tout en scénarisant le parc à travers des aménagements paysagers de qualité (noues plantées, bassins tampons...).
- Sociale
  - o les principaux aménagements paysagers du site sont destinés à offrir une palette d'activité aux utilisateurs, essentiellement des « travailleurs », par conséquent ces espaces verts et plus particulièrement le parc urbain central, seront munis de lieux de détente, de réunion, de loisirs, à la fois collectif, et individuel ;
  - o au-delà de l'usage professionnel et grâce à son accessibilité via la ligne T2 du tramway, le parc urbain sera destiné à être utilisé le week-end comme un lieu de détente, de promenade et de loisirs renforçant ainsi le choix des espaces verts à destination des dijonnais.

#### 4.4.2 Les équipements publics nécessaires au fonctionnement du site

Cette partie vise à décrire les équipements publics mis en œuvre pour permettre le fonctionnement du futur projet. Elle comprend la présentation :

- du réseau viaire, y compris la réalisation de l'échangeur de connexion à la rocade Georges Pompidou ;
- du réseau de gestion des eaux pluviales.

#### **Réseau viaire**

Le projet retenu se structure autour de la ligne T2 du tramway qui traverse le site du Nord-Ouest vers le Sud-Est.

Le réseau viaire mis en œuvre sur le site se compose :

- de l'échangeur de connexion à la rocade Georges Pompidou comprenant une branche Nord, directement reliée au réseau viaire du projet et une branche Sud qui vient se relier au réseau viaire existant (rue de Colchide) assurant la desserte de la Toison d'Or, du Zénith et de l'Ecopôle Valmy, via l'ouvrage d'art de franchissement de la rocade réalisé pour le tramway ; il est d'ailleurs rappelé sur ce point que le dossier soumis à enquête est conforme à l'article R151-5 du CVR relatif à la création d'un point d'accès sur une route express existante.
- d'une voie principale qui détermine les accès à l'Ecopôle et s'appuie sur le tracé du tramway et qui relie le projet :
  - o au Parc Valmy, au Nord ;
  - o à la rocade Georges Pompidou, via l'échangeur ;

- au Quartier de la Toison d'Or, via un passage sous la rocade au Sud-Est du projet, qui profite du franchissement créé pour le développement du tramway dans ce secteur.
- de boucles de desserte au sein du projet qui constituent le réseau secondaire permettant d'irriguer les îlots et d'accéder aux espaces de stationnement répartis sur le site ;
- d'un réseau de cheminement destiné aux déplacements doux (piétons et cycles) qui se développe sur le site et qui présente des jonctions par l'aménagement d'une passerelle avec les zones urbaines environnantes : le Parc Valmy et la Toison d'Or.

Ainsi, le site sera accessible pour des modes de déplacements variés :

- déplacements doux : piétons et cycles ;
- transports en commun : ligne T2 du tramway ;
- automobiles.

Les principales portes d'entrée à l'Ecopôle sont localisées au Nord, via le Parc Valmy et au Sud, via l'échangeur de la rocade Georges Pompidou ou les infrastructures routières situées au Sud de cette rocade.



*Réseau viaire*



*Déplacements doux, cheminements piétons et pistes cyclables*

Le passage du tramway étant l'un des piliers fondateur de la mise en œuvre de l'Ecopôle Valmy, la politique de stationnement sur le site est donc particulièrement ambitieuse. En effet, l'un des enjeux de ce projet est de favoriser la desserte du site via les transports en commun et de limiter la place de la voiture sur le site.

Ainsi, la forme urbaine du projet permet une desserte rapide des bâtiments à pied à partir de la station du tramway qui occupe une position centrale au sein du projet.

Par ailleurs, le site disposera d'une place de stationnement pour 100 m<sup>2</sup> SHON, soit environ 1300 places de stationnement réparties dans les parkings enterrés et semi-enterrés qui constituent le socle des îlots de bâtiments et au niveau du parking extérieur prévu le long de la rocade et intégré à la frange paysagère Sud du projet.

Ce dispositif repose sur l'utilisation des parkings relais du tramway : le parking relais Valmy et le parking relais Zénith. Pour cela, la mise en œuvre du projet de passerelle piétonne pour traverser la rocade apparaît comme un élément important dans l'accès à l'Ecopôle Valmy.

Ce dispositif pourra être complété, d'un parking silo. Il serait réalisé au niveau de l'îlot 10 lors de la finalisation de la phase 3 de développement du projet.

### **Création d'une passerelle « modes doux »**

Pour permettre un trait d'union entre le tissu existant (centre commercial de la Toison d'Or, parc de la Toison d'Or, Zénith, parking relais du Zénith), il est envisagé la création d'une passerelle modes doux. Sa faisabilité sera confirmée par la suite.

Le positionnement encore indéfini de cette passerelle permettrait un débouché sur les voies existantes du Centre commercial de la Toison d'Or.

### **Réseau de gestion des eaux pluviales**

Le projet retenu s'oriente vers un mode de gestion des eaux pluviale alternatif à la mise en œuvre de canalisations. Les enjeux de la mise en œuvre d'un procédé alternatif reposent sur une valorisation paysagère du circuit de l'eau et un traitement adapté de l'eau avant rejet vers l'exutoire naturel du secteur : le Ru de Pouilly.

Dans ce contexte, le projet prévoit de mettre en œuvre une série de cheminement préférentiel des eaux pluviales afin de collecter les eaux ruisselant au niveau du projet, mais également celles qui proviennent de l'impluvium extérieur.

Les techniques mises en œuvre sont :

- les fossés ;
- les noues ;
- les redans ;
- les bassins de tamponnement.

Ces techniques sont associées à la mise en œuvre, à proximité des îlots bâtis de canalisations enterrées et semi-enterrées afin de permettre les constructions en superficie.

Afin de limiter le débit d'apport des eaux de toitures, les bâtiments seront, pour certains, équipés de toitures végétalisées permettant de réguler le rejet des eaux vers le réseau mis en œuvre sur le projet. Ces espaces de stockage tampon pourront bénéficier d'un volume mort afin de permettre une réutilisation locale des eaux de pluie pour l'arrosage des espaces verts par exemple.

L'épuration des eaux sera assurée par :

- phytoremédiation au niveau des noues plantées ;
- par filtration pour la fraction des eaux infiltrées au niveau des noues plantées ;
- par aération au niveau des zones de surverses via les redans ;
- par décantation au niveau des bassins de tamponnement.

Enfin, le projet prévoit la mise en œuvre d'un bassin de régulation en aval hydraulique du projet afin d'assurer la régulation du débit avant rejet vers l'exutoire naturel.

Concernant l'aménagement de la partie Sud de l'échangeur (au Sud de la rocade), le principe de gestion des eaux pluviales s'appuiera sur l'existant. Ainsi, le projet visera à

assurer la continuité hydraulique du fossé existant. Ce dernier sera réemployé pour collecter les eaux provenant de l'échangeur. A ce titre, il sera reprofilé pour assurer la gestion quantitative des eaux en provenance de la rocade et de l'échangeur. L'exutoire du fossé est maintenu à l'identique.

Sur cette thématique, un dossier spécifique au titre de la loi sur l'eau sera établi et instruit par les services de l'Etat.

#### **4.5 L'ambition environnementale du projet**

L'ambition et la volonté de l'agglomération est de développer un quartier à rayonnement régional voire national et plus offrant un cadre qualitatif aux entreprises et aux usagers tant sur le plan urbanistique, paysager, environnemental que sur le plan des services proposés (services publics ou privés). Il est souhaité pour ce parc une approche qualitative et environnementale exemplaire. A cet effet, le parc sera labellisé EMAS et certifié ISO 14 001 afin de garantir aux futurs usagers la qualité, les services et l'environnement adéquat à leur développement et la pérennisation de leur installation. Il rejoindra alors le cercle restreint des parcs labellisés (moins de 50 aujourd'hui) qui permettra de reconnaître la valeur ajoutée environnementale de l'Ecopôle Valmy.

Le projet a été conçu en s'inscrivant dans une approche entièrement durable prenant en compte l'ensemble des piliers du développement durable que sont l'économie, l'environnement et le social.

##### *La SPLAAD – aménageur durable*

A la demande du Sénateur-Maire François REBSAMEN, la SPLAAD, présidée par Pierre PRIBETICH, s'est dotée dès sa création en juillet 2009 d'une véritable matrice pour son action, sous la forme d'un plan stratégique d'entreprise baptisé Plan d'Orientations Stratégiques d'Aménagement Durable Econome et Responsable (POSADER). Associée au POSADER, la mise en œuvre d'un système de management garantit une méthodologie adaptée et applicable à chacune des opérations d'aménagement (d'habitat et d'activités) dont elle aura la charge. Cette démarche a été reconnue conforme au règlement européen EMAS et à la norme ISO 14001.

Ainsi, depuis maintenant 4 ans, les EPLaad ont intégré le club encore restreint des entreprises dont le système de management est certifié ISO 14001 et labellisé EMAS.



## Certificat d'enregistrement EMAS



**EMAS**

Management  
environnemental  
vérifié

FR-00057

ERLAADISEMAAD

21000 - DIJON

SEMAAD

21000 - DIJON

N° d'enregistrement : FR-00057

Date de premier enregistrement : 15/10/2009

Certificat en vigueur jusqu'à : 29/07/2012

Cette organisation a mis en place un système de management environnemental conforme au règlement européen N° 1831/2003 dans son secteur d'activité. Elle a été certifiée par le système de Management Environnemental Vérifié (EMAS) par le Centre National de Management Environnemental Vérifié (CNMEV) accrédité par l'Institut National de Normalisation (INR) pour la certification des systèmes de management (EMAS).



Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable,  
des Transports et du Logement

Paris, Le 26 juillet 2011

Françoise MAUREL  
Chef de service de l'économie, de l'évaluation  
et de l'enregistrement du développement durable au  
Centre national de management environnemental vérifié

Concrètement, la SPLAAD a déterminé la stratégie de développement durable du parc avant d'imaginer une seule des constructions, voiries ou réseaux. Cette stratégie s'appuie sur la mise en œuvre d'un Plan de Management et de Développement Durable (PMDD), spécifique à l'opération, actant les objectifs à atteindre en terme de développement durable et les actions à mettre en œuvre pour y arriver.

Le PMDD englobe de nombreuses thématiques qui sont :

- URBANISME - ARCHITECTURE – TRAITEMENT DE L'ESPACE PUBLIC
- MIXITE FONCTIONNELLE ET SOCIALE
- GESTION DES EAUX PLUVIALES
- PHASE DE CHANTIERS PUBLICS ET PRIVÉS
- GESTION DES EAUX USEES ET/OU EAU POTABLE
- ENERGIE
- DESSERTE TRAFIC
- GESTION DES DECHETS
- BIODIVERSITE
- LA GOUVERNANCE – COMMUNICATION ET PARTICIPATION
- BRUIT
- SOL
- DES PISTES POUR ACCENTUER LA « HAUTE QUALITE D'USAGE »
- CARTE BLANCHE

### *Un aménagement inscrit sous le sceau du développement durable*

L'ensemble des principes retenus pour l'aménagement du projet s'inscrivent sous le sceau du développement durable. Cinq principes majeurs constituent le socle du projet d'aménagement du de l'Ecopôle :

- Une conception urbaine du quartier (densité, découpage parcellaire, hiérarchisation des voies, offre de services, mixité des fonctions)
- Une gestion alternative des eaux pluviales par noues avec un objectif de zéro tuyau
- Une haute qualité paysagère en faveur de l'attractivité et de la biodiversité
- Une prise en compte des problématiques de déplacement et d'éco-mobilité
- Une gestion anticipée et adaptée

### *La dimension sociale du projet*

La dimension sociale du projet se manifeste en 2 temps :

- lors de la réalisation du projet,
- une fois l'Ecopôle en fonctionnement.

Concernant la réalisation du projet, le volet social est assuré par la mise en place pour ce projet d'une obligation pour les différents corps de métier de recourir à l'insertion à destination de personnes peu qualifiées, jeunes non diplômés et chômeurs de longue durée. L'ensemble du dispositif sera suivi par le Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) du Bassin Dijonnais. Un quota d'heures d'insertion sera alloué à l'opération, celui-ci sera défini par le PLIE avant le lancement des marchés de travaux (prévus en 2013).

Le volet social du projet est par ailleurs assuré par l'objet même de l'Ecopôle qui va être créateur d'emplois pour l'agglomération avec 5 000 emplois prévus à terme dans des filières que l'agglomération a identifié comme à conforter et porteuse d'attractivité pour le territoire.

## 5. INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT

### 5.1 Insertion du projet dans l'environnement réglementaire

#### 5.1.1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

La ville de Dijon est comprise dans le territoire du SCOT du Dijonnais. Ce document est un outil de planification visant à mettre en cohérence les politiques d'aménagement en vigueur, sur l'ensemble du territoire.

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Dijonnais (SCOT) a été approuvé par délibération du Comité Syndical le 04 Novembre 2010.

Il se compose de quatre documents :

- Une notice de présentation rappelant le contexte législatif dans lequel s'inscrit le SCOT ;
- Un rapport de présentation, contenant le diagnostic du territoire réactualisé en 2009, l'état initial de l'environnement, la justification des choix retenus, l'évaluation environnementale accompagnée des mesures compensatoires, une note d'articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme, un résumé non technique, ainsi qu'un glossaire ;
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable ;
- Le Document d'Orientations Générales assortis de documents graphiques.

Trois principales orientations se dégagent de ce document :

- Le renforcement de l'armature paysagère et la préservation des ressources naturelles ;
- L'articulation de l'urbanisation et des déplacements ;
- Le renforcement et la structuration de l'attractivité résidentielle et économique du territoire.

Le PADD du SCOT, cible 3 thèmes majeurs :

- « Faire face aux mutations économiques ».

Le projet s'attachera à créer un cadre de travail accueillant et innovant afin de conserver les entreprises dijonnaises et en attirer de nouvelles.

- « L'articulation de l'urbanisation et des déplacements ».

Le nouvel écoquartier répondra aux enjeux de déplacements et de stationnement, en anticipant des évolutions d'usages et fonctionnels des années à venir. L'urbanisation doit

offrir une mutabilité et une évolutivité des pratiques, en particulier sur la thématique des déplacements.

- « Faire face aux défis environnementaux et énergétiques 1 ».

La maîtrise des ressources naturelles sera au cœur de la réflexion du concept urbain.

L'Ecopôle Valmy est particulièrement en phase avec les enjeux définis dans le SCoT :

Le « phénomène de périurbanisation [...] pesant lourdement sur les espaces agricoles » est une problématique territoriale à laquelle le projet urbain répond. La forme urbaine proposée, sa localisation, à savoir le long d'un axe de transport collectif performant, s'oppose à une urbanisation éparse sur des terres périphériques. La densité de ce site est significative de l'engagement de la ville à se battre contre l'étalement urbain.

Le projet s'oppose également à « une organisation territoriale très dispersée, manquant de cohérence interne en matière de services, d'équipements commerciaux, de développement économique » puisque une offre de services et commerces justement dimensionnée est proposée au cœur du quartier.

Enfin, afin de minimiser les « déplacements quotidiens importants, avec une part modale de la voiture individuelle importante », les modes de déplacement alternatifs seront favorisés. Des liaisons en modes doux (piétons, vélos, ...) seront proposées pour connecter le futur pôle d'affaires aux quartiers alentours et même au centre de ville. Au sein du quartier, ces modes de déplacement seront également privilégiés. Le tramway sera aussi un mode de desserte extrêmement performant. Au regard de sa situation au sein de la ville, le quartier reste cependant accessible aux voitures, mais le traitement des parkings ainsi que leur dimension permettra un impact limité de l'automobile au sein de l'Ecopôle.

Sur cette thématique, le projet est aussi parfaitement en phase avec le Plan de Déplacements Urbains de la Ville de Dijon et vient le décliner concrètement à l'échelle d'un quartier de 130 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

**Le projet est compatible avec le SCOT du Dijonnais.**

#### 5.1.2 Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le PLU est plus qu'un simple partage de terrains en secteur, c'est un document prospectif qui définit les grandes orientations d'une commune pour l'avenir dans un souci de développement durable. Il doit répondre aux besoins des populations actuelles et sans

conséquences négatives pour les générations futures, prévoit, dessine et organise la ville de demain à travers un projet de territoire.

La ville de Dijon a fait le choix d'aller encore plus loin en élaborant un EcoPLU ; un PLU avec le développement durable et l'écologie citoyenne comme fil conducteur. Effectif à partir du second semestre 2010, il constitue la colonne vertébrale des projets de développement de Dijon, dessinant ainsi la ville à l'horizon 2020.

Les objectifs prioritaires de l'EcoPLU sont de :

- répondre aux besoins en logements des dijonnais, en favorisant la mixité sociale et générationnelle, et la recherche de nouvelles formes urbaines, tout en économisant l'espace ;
- améliorer le cadre de vie et poursuivre la mise en valeur des espaces publics ;
- favoriser la biodiversité, préserver les espaces naturels ;
- proposer des alternatives à l'usage de la voiture particulière ; le projet de tramway marquant un grand pas en avant dans cette direction de ville mobile ;
- inciter au développement des services et des commerces de proximité, structurer la ville à partir de ces quartiers afin de bâtir une ville mosaïque.

Ainsi, l'EcoPLU prévoit une réorganisation dans la division du territoire en zones urbaines.

Le secteur du projet est classé en zone AUE « zone à urbaniser opérationnelle à vocation économique ». Il s'agit d'une zone destinée au développement économique de l'agglomération, qui accueillera principalement des activités économiques. Les commerces et activités de service participant au bon fonctionnement de la zone y sont autorisés, ainsi que les habitations destinées au logement de personnes dont la présence est nécessaire sur le site pour en assurer le gardiennage ou le fonctionnement.

Parallèlement, l'avenir d'une ville ne peut se réfléchir seulement dans ses limites communales, mais bien en prenant en compte les logiques de l'agglomération s'inscrivant également dans un territoire plus vaste, celui du Schéma de Cohérence Territoriale du dijonnais. Ainsi, l'EcoPLU doit intégrer les axes de développement formulés par le Grand Dijon à travers le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et ceux exprimés dans le SCOT.

### ***Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)***

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable expose les objectifs et les orientations retenus par la ville de Dijon pour l'avenir de son territoire. Il exprime un projet de territoire dans une démarche de développement durable qui concilie l'équité sociale, le développement économique et le respect de l'environnement.

Les enjeux pris en compte dans ce projet sont :

- conforter la dynamique démographique pour faire de Dijon une capitale régionale à vocation européenne ;
- soutenir la dynamique économique ;
- développer de nouveaux modes de déplacement ;
- conforter l'offre en équipements de proximité et renforcer l'attractivité de Dijon grâce à ses équipements structurants ;
- placer l'environnement au cœur du projet de ville territoire.

### ***L'Orientation Particulière d'Aménagement « Grand Nord »***

En lien avec le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), l'OPA Grand Nord traduit l'objectif de mettre en œuvre une ville mosaïque et environnementale.

Au travers des orientations en faveur de l'innovation urbaine et de la gestion durable des ressources naturelles, le pôle économique Grand Nord doit être l'exemple d'un nouveau modèle urbain porteur de la dynamique économique de la ville. Cette volonté suppose également la définition d'une entrée de ville de référence, étant donnée sa localisation sur les franges urbaines.

Situé sur la frange Nord de la commune, à l'interface entre les espaces agricoles et la Toison d'Or (centre commercial, parking et Zénith), le secteur de Grand Nord est en pleine recomposition.

Accueillant très prochainement le terminus du tramway et le passage de la future ligne LGV Rhin-Rhône, le secteur Grand Nord a pour vocation de devenir un site de développement économique majeur à l'échelle de l'agglomération. L'objectif premier de cette OPA est de cadrer les évolutions du site et de garantir la réussite globale du projet en termes :

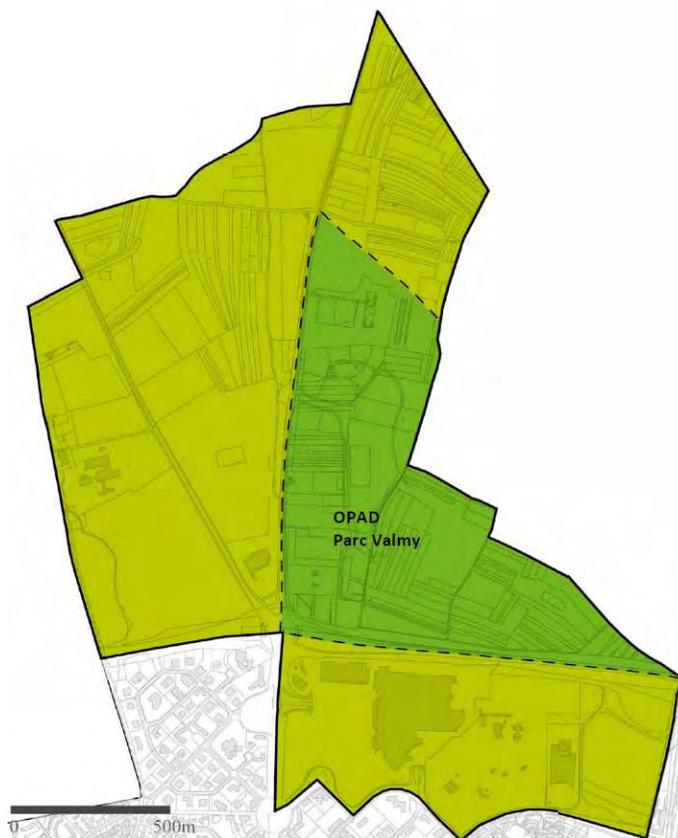
- de qualité urbaine, architecturale et paysagère,
- d'intégration urbaine,
- de développement durable.

Les trois motifs d'urbanisme retenus pour cette OPA traduisent ces objectifs en spécifiant les principes d'organisation de l'espace qui devront prévaloir :

- une entrée de ville structurante :
  - o maîtriser l'image des limites urbaines et naturelles ;
  - o articuler les quartiers et les franges urbaines existantes ;
  - o développer les connexions avec la ville et les équipements existants ;
- édifier une nouvelle polarité vitrine du dynamisme local :
  - o créer un pôle économique innovant ;
  - o optimiser la qualité architecturale et urbaine ;
  - o l'intensité urbaine par la diversité et la proximité ;
- promouvoir un Ecopôle de développement urbain durable :
  - o œuvrer pour un urbanisme à faible empreinte écologique ;
  - o favoriser l'accueil des équipements d'agglomération liés à l'environnement ;
  - o valoriser le site malgré ses contraintes et ses risques.

La zone AUE inscrite au PLU, incluse dans cette OPA, est complétée avec des dispositions plus détaillées afin de traduire de manière opérationnelle les dispositions choisies pour le secteur de Valmy. Ces dispositions sont détaillées dans la partie qui suit.

### ***L'orientation particulière d'aménagement détaillée – Parc Valmy***



Situé au Nord de l'agglomération, Valmy est un parc d'activités devant contribuer au développement économique et urbain de la ville et de l'agglomération. Au sein de l'OPA Grand Nord, il s'étend sur un site dont la mutation a déjà commencé et se prolongera sur des terrains non bâtis cultivés ou en friche.

Ce site occupe une position stratégique dans le paysage de la ville. Situé le long de la route de Langres et de la rocade périphérique sur laquelle un nouvel échangeur devra être réalisé, il est aussi concerné par les emprises de la Branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône qui serait mise en service à l'horizon 2025. Il présente une accessibilité remarquable par rapport au centre-ville, à l'ensemble de l'agglomération et à l'axe Paris/Rhin/Rhône (la rocade se raccordera directement aux autoroutes A31, A38, A39). Son accessibilité sera renforcée par la présence du terminus du tramway et d'un parking relais. Ces futurs dispositifs marqueront l'entrée de la ville durable.

L'urbanisation du secteur, en respect des motifs inscrits dans l'orientation de l'OPA Grand Nord, favorisera l'organisation globale du site pour en faire une entrée de ville de qualité qui constituera la vitrine Nord de la ville.

- *Créer une nouvelle polarité tertiaire dans le Nord de Dijon*

Le site sera essentiellement dédié aux activités économiques et aux services qui leur sont associés (restauration, hôtels...), il a pour vocation d'être un parc tertiaire supérieur destiné aux nouvelles technologies et aux services (recherche et développement, clinique, bureaux, etc.).

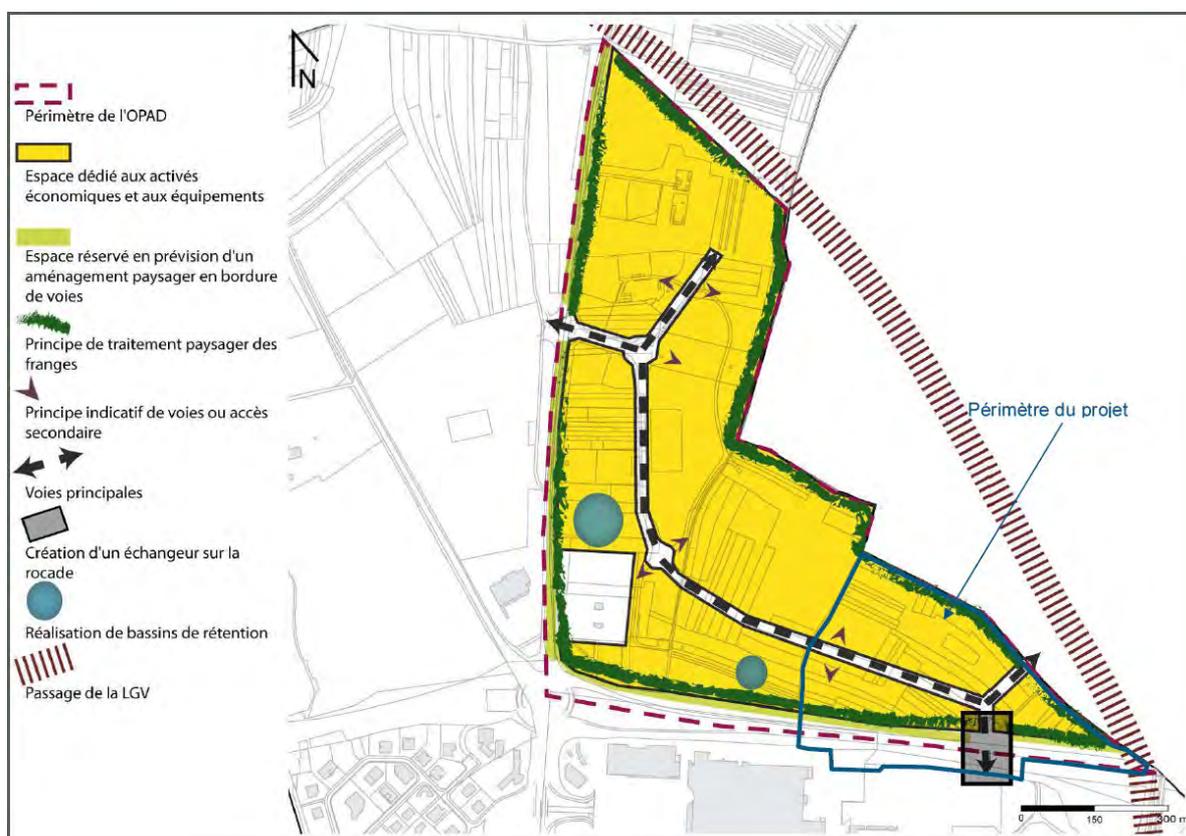
L'objectif est d'en faire une polarité économique complémentaire du centre-ville élargi.

Pour assurer le bon développement de l'opération, l'accessibilité interne du site doit être efficace et partagée entre les différents modes de déplacement. L'ensemble des terrains sera donc desservi par une voie centrale qui raccordera la route de Langres au site du Zénith et qui accueillera le passage du futur tramway. Le maillage viaire sera complété par un ensemble de voies de desserte secondaires.

- *Assurer l'attractivité du lieu par un cadre de vie agréable et durable*

Ainsi appelé à devenir la vitrine de l'entrée Nord, ce parc économique est conçu selon des préoccupations d'attractivité du cadre de vie, d'innovation et de développement durable.

En termes d'aménagement, l'ensemble sera donc inscrit dans une lisière végétale qui valorisera l'image des entreprises, donnera son identité au parc et permettra de marquer les transitions entre espaces urbanisés et espaces agricoles. Les abords des voies seront plantés et la route de Langres fera l'objet d'un traitement paysager particulier qui affirmera son caractère de voie d'entrée de ville. L'entrée du parc, au niveau de la route de Langres, sera mis en scène par l'aménagement d'une placette minérale qui marquera le caractère urbain de l'espace.



En termes de développement durable, les parcelles seront aménagées de manière à donner une position dominante aux espaces naturels et accueilleront la majorité des espaces de stationnement « privés ». Les voies de desserte seront aménagées avec les espaces nécessaires pour les déplacements doux (vélo, etc.). Des bassins de rétention paysagers seront créés, accessibles par des déplacements doux et des espaces publics de qualité. Les constructions répondront à minima aux critères de haute qualité environnementale.

**Le projet est compatible avec le PLU et ses orientations particulières d'aménagement.** Seuls deux emplacements réservés et une disposition du règlement nécessitent des ajustements.

Le projet objet du présent dossier répond aux objectifs du PLU mais se superpose avec les emplacements réservés n°169 et 170 (cf §5.1.6 et 5.1.7). La suppression d'une partie de l'emplacement réservé n°170 relatif au tramway, dont l'objet est à ce jour réalisé dans l'emprise de la ZAC, et une superposition d'affectation sur l'emplacement réservé n°169 rendent nécessaire une mise en compatibilité du PLU.

Ainsi, un projet dont l'utilité publique est reconnue peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique et si nécessaire de mise en conformité du PLU en application des dispositions de l'article L.123-16 du code de l'Urbanisme.

**Etant donné qu'il s'avère nécessaire d'ajuster le PLU, le présent dossier d'enquête préalable à la DUP prévoit une mise en compatibilité du PLU de la Commune de Dijon.**

### 5.1.3 Procédure d'urbanisme

L'article L311-1 du Code de l'Urbanisme définit les ZAC comme étant des zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés.

La mise en œuvre de l'Ecopôle Valmy par le biais d'une procédure de type ZAC offre à l'agglomération dijonnaise un cadre juridique, financier et technique adapté à la réalisation d'une opération d'aménagement.

Cette procédure favorise l'élaboration d'un projet urbain cohérent, en concertation avec la population locale concernée, et la conduite d'une opération d'aménagement combinant

l'acquisition des terrains et leur aménagement ainsi que la réalisation d'équipements publics et de constructions en partenariat avec d'autres acteurs de l'aménagement.

Les ZAC sont au nombre des opérations d'aménagement dont la création est précédée obligatoirement de la réalisation d'un ensemble d'études de faisabilité et de l'organisation d'une concertation publique conforme aux prescriptions des articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme.

### **La concertation préalable à la création de la ZAC s'est déroulée du 11 juin 2012 au 13 juillet 2012.**

Conformément aux dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation avait pour objectif de présenter aux habitants et aux associations les grands principes d'aménagement de ce secteur ainsi que de recueillir leurs remarques et observations.

Elle a été organisée conformément aux modalités définies par la délibération du Conseil Communautaire du 22 mars 2012 qui consistaient en :

- une exposition publique présentant les principaux enjeux et axes d'aménagement de la future opération « Ecopôle Valmy », comprenant l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, avec la mise à disposition au public d'un cahier destiné à recueillir ses remarques et observations sur le projet,
- la publication d'un article dans la presse.

L'ensemble des actions conduites dans le cadre de la concertation ont été annoncées par voie de presse.

Le bilan de la concertation a été approuvé en Conseil d'Agglomération du 27 septembre 2012.

La communauté de l'agglomération dijonnaise qui a pris l'initiative de la création de la ZAC Ecopôle Valmy a constitué un dossier de création qui a été approuvé au Conseil d'Agglomération du 27 septembre 2012.

La mise en œuvre de l'opération d'aménagement sur le terrain suppose la définition préalable des conditions techniques, opérationnelles et financières de la phase d'exécution des travaux. Ces différentes conditions se trouveront contenues dans le dossier de réalisation de la ZAC dont l'approbation aura lieu par la suite.

#### 5.1.4 Plan de déplacement urbain (PDU)

Un premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) a permis de définir les orientations d'une politique d'amélioration des transports urbains dans le Grand Dijon et d'identifier une trentaine de projets possibles. Il a été approuvé le 8 janvier 2001 par le Préfet de région.

Le bilan de ce PDU, réalisé en 2009, était plutôt positif : la plupart des actions du PDU ont été mises en œuvre ou engagées. Il était alors nécessaire de poursuivre les actions en faveur d'une mobilité durable et d'assurer la continuité de la politique menée depuis 2001.

Pour ces raisons, le conseil communautaire a délibéré en novembre 2010 en faveur du lancement de la révision du PDU qui a duré 2 ans. Le nouveau PDU 2012-2012 sera soumis pour approbation au conseil communautaire du 27 septembre 2012.

Le PDU 2012-2020 devra répondre aux défis émergents et développer les synergies autour des projets structurants. Pour cela, le PDU définit des objectifs ambitieux notamment en termes de part modales (passer de 53% à 40% pour la voiture particulière par exemple).

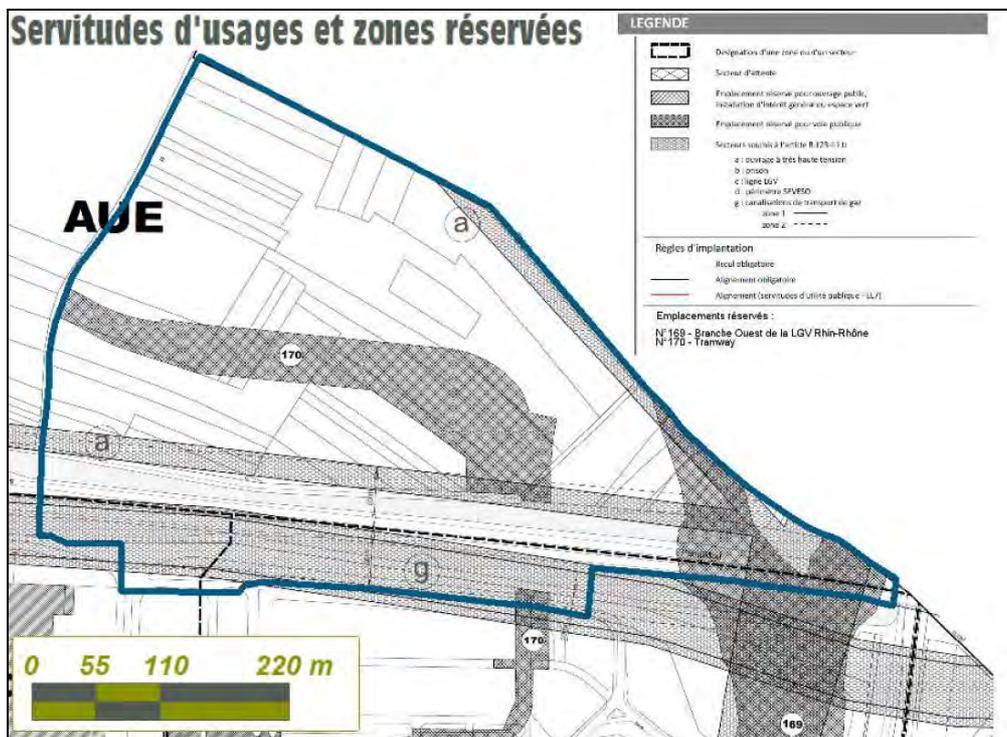
Les objectifs de ce document ont été déclinés en 4 thématiques :

- la rue, un espace à mieux partager
- un système de transports à coûts maîtrisés
- vers une offre de transports globale et concurrentielle
- articuler les politiques de déplacements et d'urbanisme

Le projet de l'Ecopôle Valmy sera une traduction concrète de la mise en œuvre de cette politique volontariste.

**Le projet prend en compte les besoins en termes de déplacement des futurs usagers du quartier tout en mettant l'accent sur les modes alternatifs à la voiture. A ce titre, il est compatible avec le PDU 2012-2020.**

#### 5.1.5 Le Tramway de l'Agglomération Dijonnaise



La ligne T2 du tramway de l'agglomération dijonnaise traverse le site du projet. Cette infrastructure fait l'objet de l'Emplacement Réservé n°170.

La DUP du Tramway a été prononcée par Arrêté Préfectoral du 17 Décembre 2009 sur un périmètre équivalent à celui de l'Emplacement Réservé n°170. Cette DUP, qui préfigurait déjà la réalisation d'un nouveau quartier d'affaires dans le secteur de l'Ecopôle Valmy, a donné lieu à certaines expropriations pour la réalisation du tramway.

A ce jour, toutes les acquisitions foncières et expropriations ont été réalisées ; les travaux du tramway sont finalisés.

D'autre part, le projet d'Ecopôle Valmy a été élaboré en collaboration avec les services du Grand Dijon en charge du projet du Tramway ; il prend ainsi en compte toutes les contraintes techniques de la présence d'un tel ouvrage (distances de visibilité, évacuation et gestion des eaux pluviales, traversées sécurisées, éclairage...). Si le projet recouvre à certains endroits des terrains initialement destinés aux accessoires du Tramway, le Maître d'Ouvrage s'est assuré au préalable que ces emprises étaient soit inutiles au transport public soit que les nouveaux aménagements ne lui nuiraient pas voire amélioreraient son fonctionnement.

C'est en particulier le cas du bassin existant de rétention des eaux pluviales dont la suppression dans le cadre du projet Ecopôle Valmy sera compensée par la création d'un nouveau bassin aux dimensions adaptées aux quantités d'eau collectées de l'autre côté du tramway.

**Aussi le projet s'appuie sur le projet du tramway qui constitue la colonne vertébrale du futur quartier.**

Dès lors, il n'est plus utile de maintenir l'emplacement réservé n°170 au droit du projet Ecopôle Valmy. C'est la raison pour laquelle le présent dossier prévoit la mise en compatibilité du PLU de Dijon afin de supprimer cet Emplacement Réservé.

#### 5.1.6 La future LGV

L'Est de la zone du projet est frappé de l'emplacement réservé n°169 relatif à la branche Ouest de la Ligne Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône qui traduit un PIG. L'échangeur Nord prévu au terme du projet d'aménagement Ecopôle Valmy se superpose pour une petite partie avec cet emplacement réservé.

Ce projet de LGV, envisagé pour une mise en service à l'horizon 2025, a été pris en compte lors de la conception de l'aménagement de la ZAC Ecopôle Valmy. Plus particulièrement, une étude technique précise a permis de confirmer la compatibilité technique entre la réalisation d'une nouvelle bretelle de sortie de la rocade au nord et le projet de LGV.

Sur cette base, un avis favorable sur ce projet d'échangeur a ainsi été rendu par l'Etat, et un avis favorable a été rendu par Réseau Ferré de France sur la compatibilité des deux projets :



Direction régionale Bourgogne Franche-Comté

Monsieur Olivier HENRY  
Directeur Adjoint des Opérations  
EPLAAD  
8 rue Marcel Dassault  
CS 87972  
21079 DIJON Cedex



Besançon, le 13 mars 2012

Objet : ECOPOLE GRAND NORD / DIJON  
Référence : D12-021 – BFC/SPI/PG/FA  
Affaire suivie par : Pascal GUILLAUME ☎ 03.81.21.37.38

Monsieur le Directeur,

Nous accusons bonne réception de votre courrier du 1<sup>er</sup> février concernant la bretelle de sortie de l'échangeur situé au Nord de la rocade.

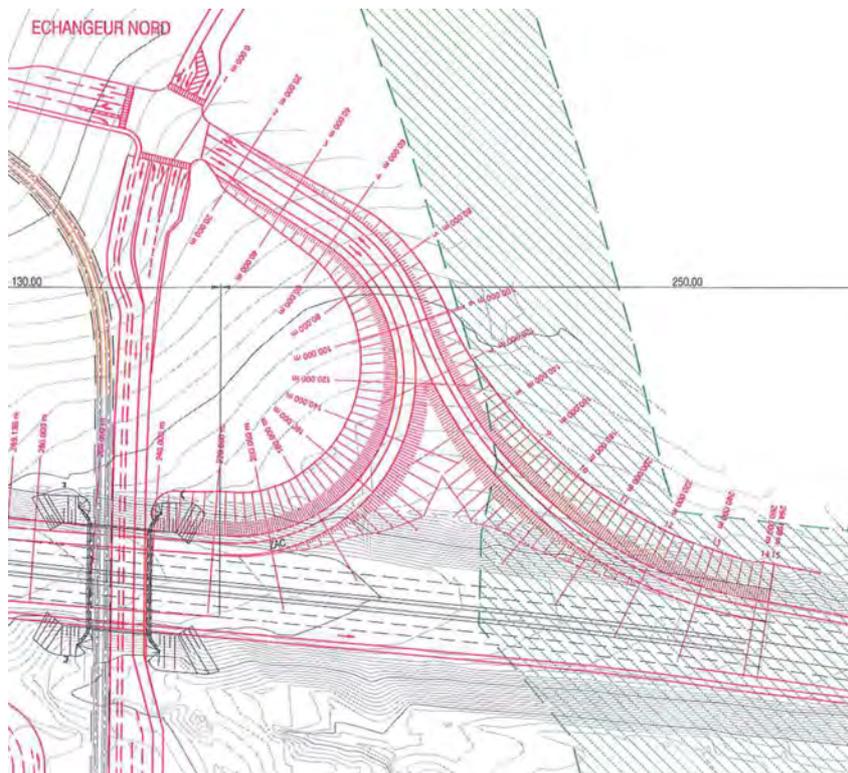
Nous vous confirmons que l'implantation, en partie, de cette sortie sur l'emprise du Projet Intérêt Général est compatible avec la future branche ouest de la ligne LGV Rhin-Rhône. En conséquence, nous sommes d'accord sur votre analyse technique pour la réalisation de votre projet suivant le plan joint à votre courrier précité.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Directeur de projets

Pascal GUILLAUME

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE  
« La Cité » - 2 rue Gabriel Péri - 25042 Besançon Cedex  
Tel 33 (0)3 81 21 37 00 - Fax 33 (0)3 81 21 37 39  
SIRET 412 280 737 00489 - NAF 6221Z  
www.rf.fr



Les terrains d'assiette de l'échangeur routier, une fois celui-ci réalisé à horizon 2015, et de fait les emprises concernées par l'ER169, seront rétrocédés à l'Etat à l'issue des travaux, la SPLAAD n'ayant pas vocation à conserver de foncier intégré au Domaine Public.

La destination de l'emplacement réservé n°169 au bénéfice de RFF est donc conservée tout au long du projet et la réalisation de la LGV est techniquement possible à tout moment.

La Déclaration d'Utilité Publique est en phase avec la destination de l'emplacement réservé au bénéfice de RFF ; cependant, elle ne porte pas sur la mise en œuvre proprement dite de la branche Ouest de la LGV objet de l'emplacements réservés 169 mais permettra la maîtrise foncière des terrains d'assiette de ce projet . La prise en compte de l'échangeur sera assurée par la mention au document graphique d'un ER 169a dont l'emprise se superpose sur une petite partie de l'ER 169 affecté à la réalisation de la branche Ouest de la LGV ; le dossier de mise en compatibilité du PLU présente donc une superposition d'ER : le numéro 169 d'une part et le numéro 169a, nouvellement inscrit au PLU au bénéfice du Grand Dijon sur l'emprise de la bretelle, se superposant avec la LGV, d'autre part.

Pour finaliser cet accord, il est prévu la mise au point d'une **convention entre les différents acteurs publics** concernés par ces ouvrages, afin de définir précisément les engagements de chacun garantissant la compatibilité des deux projets et leur réalisation différenciée dans le temps (maîtrise foncière...).

En résumé, aucune incompatibilité entre les deux projets n'est relevée, **l'Ecopôle Valmy est donc compatible avec le maintien de l'emplacement réservé dédié à la future LGV Rhin-Rhône**, en particulier, aucun permis de construire ne sera délivré sur cette emprise **et la prise en compte de l'échangeur est assuré par l'ER 169a. Seule une double affectation est à prévoir dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.**

#### 5.1.7 Les autres servitudes

Au regard du droit des sols, la zone du projet est concernée par :

- les lignes à haute tension située au Sud et à l'Est du site ;
- la canalisation de transport de gaz située au Sud de la voie Georges Pompidou.

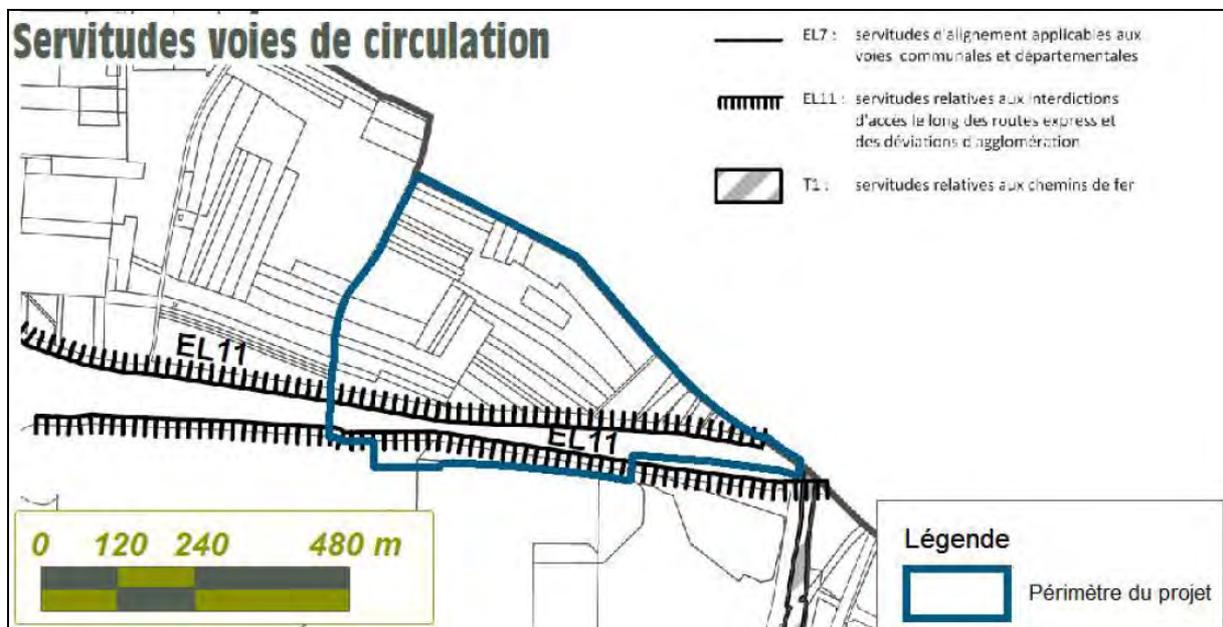
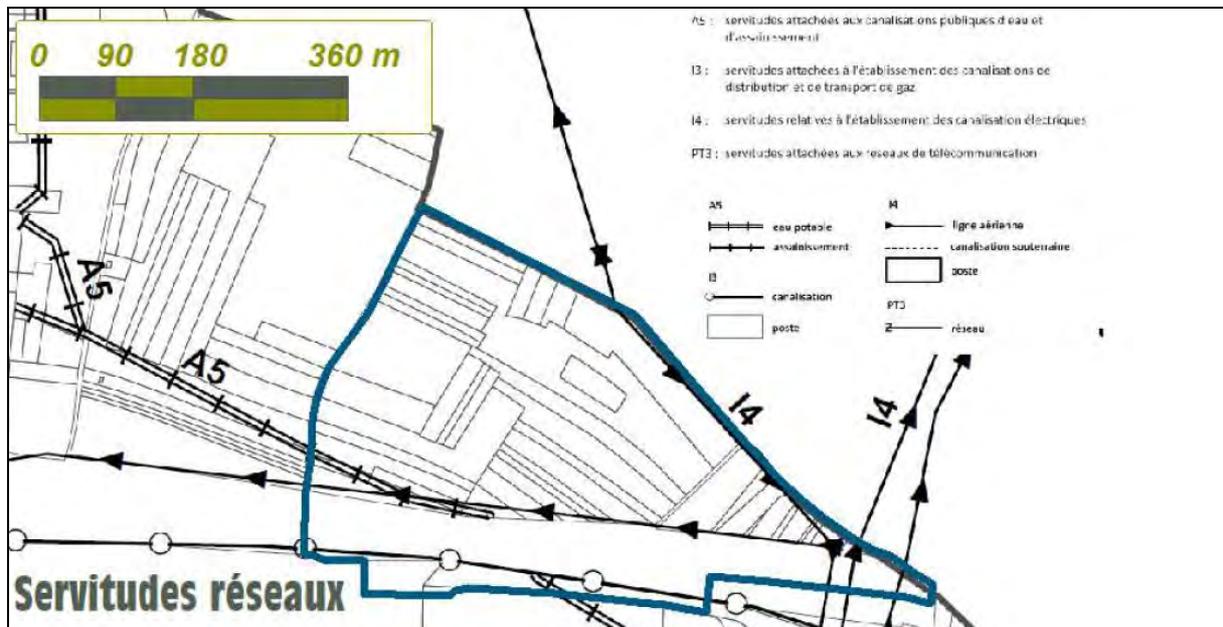
Ces secteurs sont soumis à des restrictions d'usages telles que prévues par l'article R123-11b du Code de l'Urbanisme.

Par ailleurs, on constate que la voie Georges Pompidou fait l'objet de prescriptions dans une bande établie à 50 m de part et d'autre de son axe.

Enfin, le PLU de la ville de Dijon indique que le site est concerné par les servitudes d'utilité publique suivantes :

- A5, relatives aux canalisations publiques d'eau potable et d'assainissement (eaux pluviales et eaux usées). Cette servitude est liée à la présence des canalisations desservant les réservoirs AEP situés sur le Parc Valmy, à l'Ouest du projet ;
- EL11, relatives aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes de la voie Georges Pompidou ;
- I3, relatives aux canalisations de distribution et de transport de gaz situées au Sud de la voie Georges Pompidou ;
- I4, relatives aux ouvrages de transport d'électricité à très haute tension situés le long de la voie Georges Pompidou (au Sud du site) et à l'Est de la zone du projet ;
- T1, relatives à la présence des voies de chemin de fer à l'Est du site.

Enfin, il faut également indiquer que le site est concerné par la servitude T7 : servitude aéronautique à l'extérieur de la zone de dégagement de l'aérodrome de Dijon-Longvic. Cette servitude impose une demande d'autorisation spéciale pour l'établissement de constructions supérieures à 100 m. De plus, à l'intérieur d'un cercle de 24 km de rayon, centré sur l'aérodrome de Dijon-Longvic, tout nouvel obstacle dépassant la cote 367 m NGF est soumis à autorisation en application de l'article R.244-1 du Code de l'Aviation Civile.



**Le projet est compatible avec les servitudes mentionnées ci-dessus**

## 5.2 Insertion du projet dans l'environnement physique

### 5.2.1 L'environnement paysager

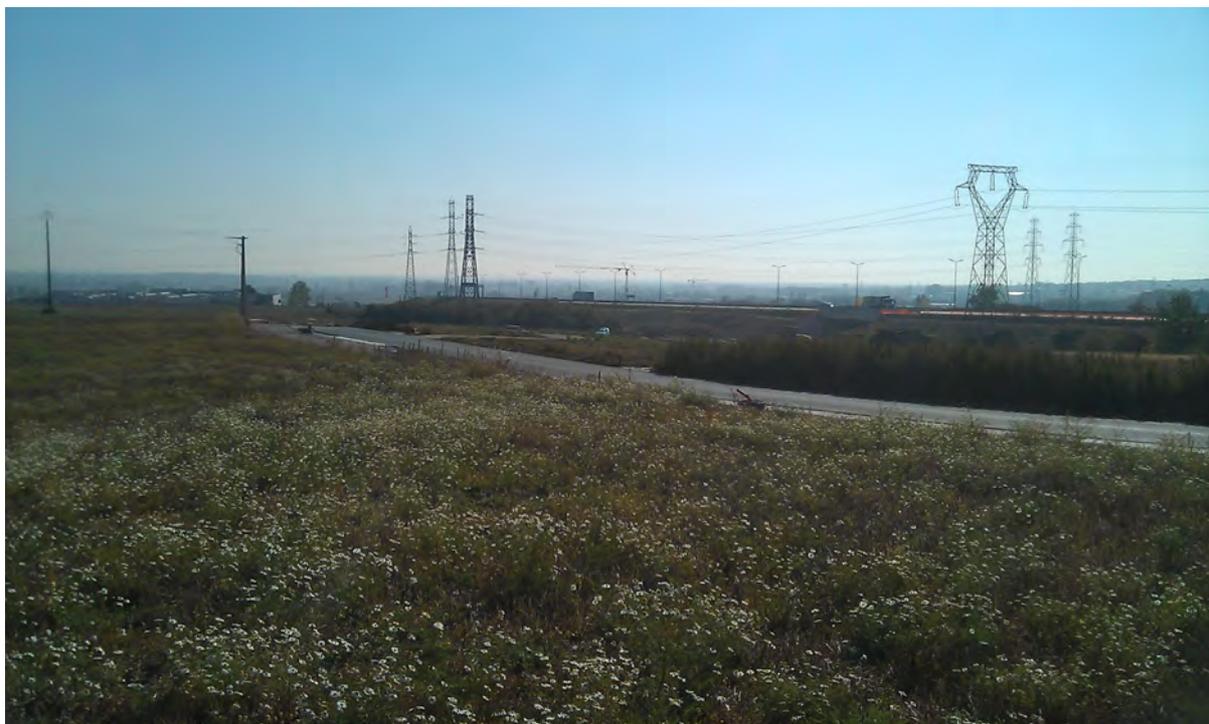
Les occupations des sols recensées sur le secteur du projet font apparaître la coexistence de 3 entités :

- Le milieu agricole
- Le milieu naturel
- Le milieu urbain

Ces 3 entités forment la matrice paysagère locale.

La zone du projet, située au Nord de la commune de Dijon, prend place dans un contexte de transition entre espace rural et urbain. Elle est localisée à l'interface entre les marges du plateau de Langres, la plaine dijonnaise et la zone urbaine.

Elle se caractérise par une faible densité d'habitat. En effet, la traduction des orientations d'aménagement retenues par la commune a destiné ce secteur au développement économique de l'agglomération. Il accueille des commerces et des activités de service. Ainsi, au Sud de la voie Georges Pompidou, on retrouve le centre commercial de la Toison d'Or, tandis qu'au Nord, on observe le développement des bureaux et des entreprises sur le Parc Valmy qui doit également accueillir le projet de clinique du Groupe Général de Santé.



### 5.2.2 L'environnement agricole

Comme expliqué précédemment, les terrains impactés par le projet, actuellement destinés à l'activité agricole, sont voués à être fragmentés par la mise en œuvre de grands projets d'infrastructures.

Aussi, le choix des terrains d'emprise de l'Ecopôle Valmy vise à valoriser un espace agricole fragmenté déjà fortement dégradé du fait des travaux du tramway tout en créant une limite d'urbanisation au Nord de l'agglomération dijonnaise.

Quelques exploitations agricoles seront impactées mais aucune d'entre elles ne sera mise en péril du fait du projet. D'ores et déjà, des contacts ont été pris avec les exploitants agricoles concernés afin d'anticiper avec eux les modifications apportées à leur outil de travail.

### 5.2.3 Le réseau routier

La zone du projet est localisée au carrefour de deux grand axes de l'agglomération dijonnaise, entre la route de Langres (D974) et la voie Georges Pompidou (N274).

L'accessibilité de la zone du projet à la rocade sera assurée par l'aménagement d'un échangeur complet à l'Est de la zone du projet.



### 5.2.4 Transports en commun

Dijon est concerné par 2 types de réseaux de transports en commun : le réseau DIVIA qui est le réseau urbain et périurbain du Grand Dijon et le réseau TRANSCO, organisé par le Conseil Général, qui dessert un territoire plus large.

La desserte du secteur par le tramway (horizon décembre 2012) est également un élément très important par rapport à la zone du projet.

#### *Réseau de bus DIVIA*

Aujourd'hui le secteur est desservi par la ligne de bus 22 qui relie le parc Valmy au parc de la Toison d'or. Cette ligne est ensuite reprise par la ligne de bus 2 qui rejoint le centre-ville.



### 5.2.5 Prolongement de la Rocade Georges Pompidou

La Rocade Est de Dijon va être poursuivie à l'Ouest par la LINO (Liaison Nord), dont la mise en service est prévue fin 2013. Cette liaison permettra de contourner le Nord-Ouest de l'agglomération (Fontaine-les-Dijon, Talant) pour rejoindre l'autoroute A 38 (Dijon/Paris). Les travaux sont actuellement en cours.

## **6. LES IMPACTS DU PROJET AU REGARD DE SON ENVIRONNEMENT**

En application des articles R122-8 et R122-9 du Code de l'Environnement, le projet de l'Ecopôle Valmy a nécessité une étude d'impact qui constitue la pièce n°8 du présent dossier.

Celle-ci a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale délivré en date du 4 juin 2012.

## **7. LA MAÎTRISE FONCIÈRE**

La réalisation de l'opération d'aménagement nécessite au préalable des acquisitions foncières. En effet, l'acquisition des terrains est rendue nécessaire dès lors que le projet induit un remodelage parcellaire et la construction d'équipements.

Au niveau de la partie Nord du périmètre (au Nord de la rocade), le découpage foncier est de type lamellaire.

Au Sud de la rocade, les emprises sont partagées entre les collectivités locales (ville de Dijon et agglomération dijonnaise) et un propriétaire privé qui correspond au gestionnaire de la Toison d'Or.

A ce jour, le Grand Dijon, la Ville et la SPLAAD maîtrisent en pleine propriété ou sous forme de promesse de vente 38 parcelles pour 5 hectares 16 ares 07 ca, soit 39 % de la surface totale nécessaire au projet (13 Ha).

Les biens restants à acquérir à ce jour représentent vingt sept parcelles non bâties.

On indiquera que les emprises associées à la rocade (section et talus) appartiennent à l'Etat sur 6 Ha.

Afin d'acquérir la maîtrise foncière des terrains concernés par le projet, les procédures envisageables sont :

- Les acquisitions par voie amiable : Si elles sont réalisées par les collectivités, les acquisitions par voie amiable sont soumises à l'avis des domaines.
- Les acquisitions par l'exercice du droit de délaissement des propriétaires de terrains situés sur la zone.
- Les acquisitions suivant une procédure d'expropriation.

La procédure d'expropriation se décompose en deux phases :

- Une phase administrative, dont la finalité est la déclaration d'utilité publique du projet (DUP et déclaration de projet de l'article L11-1-1 du code de l'expropriation) et la détermination des parcelles à exproprier ;
- Une phase judiciaire, qui correspond à la procédure de transfert de propriété des biens et d'indemnisation des propriétaires.

Le présent dossier est élaboré, conformément aux dispositions de l'article R11-3-1 du code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique est demandée en vue d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation des travaux.

## **8. COUT DE L'OPÉRATION**

Le coût total des travaux est de l'ordre de 22 000 000 € hors taxes.

Conformément aux avis des services fiscaux, le coût des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet est de 1 775 000 € (indemnités diverses et de emploi incluses).

Le montant des dépenses liées aux études préalables, frais de gestion, financiers et divers est de l'ordre de 8 725 000 € hors taxes.

Le montant du cout global réel du projet est donc de l'ordre de 32 500 000 € hors taxes.

## 9. JUSTIFICATIONS DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET ECOPOLE VALMY

### 9.2.1 Justification du programme

L'objectif de l'opération « Ecopôle Valmy » est de conforter la polarité tertiaire dans le Nord de Dijon qui a déjà été amorcée par l'aménagement de la ZAC Parc VALMY.

Cet Ecoparc sera essentiellement dédié aux activités tertiaires et aux services qui leur sont associés (restauration, hôtels...), et aura pour vocation d'être un véritable centre d'affaires et de services. L'objectif est d'en faire une polarité économique à part entière qui sera rattachée à l'urbanisation existante.

Cette programmation de projet constitue une réponse concrète aux enjeux identifiés dans les différents documents d'orientation (SCOT, PLU) dans la mesure où elle offre une réponse concrète à la problématique de disponibilité foncière du territoire, notamment pour l'accueil de bureaux, et ce, afin de soutenir la dynamique économique de Dijon et plus largement, à l'échelle du territoire du SCOT du dijonnais.

Aboutissement d'une stratégie politique à grande échelle (territoire du SCOT du dijonnais), ce projet est donc en cohérence avec les enjeux du territoire du dijonnais et, de ce fait, n'entre pas en concurrence avec d'autres projets similaires à proximité.

### 9.2.2 Justification du choix du site

Les justifications économiques du programme sont confortées par les raisons qui ont orientées le choix du site. En effet, le développement d'un pôle tertiaire en périphérie de la commune de Dijon, outre le fait que le projet réponde à une pénurie de l'offre foncière, permettra également :

- D'offrir des possibilités d'évolution aux entreprises localisées en centre-ville qui, à l'heure actuelle, ne bénéficient pas d'un espace suffisant pour accroître leur activité (et ainsi offrir de nouvelles opportunités foncières au centre-ville de Dijon) ;
- De délester le centre-ville de Dijon du trafic généré par les activités tertiaires en offrant un accès facilité depuis les principaux axes de circulation du Nord de l'agglomération dijonnaise : la rocade Est de Dijon, qui va être poursuivie à l'Ouest (LINO) et la route de Langres.

Par ailleurs, il faut noter que ces terrains, actuellement destinés à l'activité agricole, sont voués à être fragmentés par la mise en œuvre de grands projets d'infrastructures, tels que :

- La ligne T2 du tramway, qui traverse le site retenu et offre une desserte locale multimodale du projet ;
- Le passage de la LGV, à l'Est du site retenu.

Aussi, le choix des terrains d'emprise de l'Ecopôle Valmy vise à valoriser l'espace agricole fragmenté tout en créant une limite d'urbanisation au Nord de l'agglomération dijonnaise afin de favoriser le maintien de l'activité agricole, au-delà de cette limite matérialisée par les emprises réservées pour le passage de la LGV Rhin-Rhône.

### 9.2.3 Justification de l'utilité publique

Pour répondre précisément aux enjeux de développement économique et aux objectifs définis dans ses documents de planification, la Communauté de l'Agglomération dijonnaise n'a donc pas d'autres alternatives foncières crédibles aux terrains situés dans l'assiette du présent périmètre de la DUP. En effet, aucune réserve foncière permettant de répondre à la problématique n'a été constituée afin de réaliser ce projet dans des conditions équivalentes d'autant que sa localisation à cet endroit précis est un des piliers de l'utilité publique.

Le projet rend donc nécessaire la maîtrise foncière des terrains privés situés dans le périmètre de l'opération.

## 10. CONCLUSION

Parce que ce projet permet :

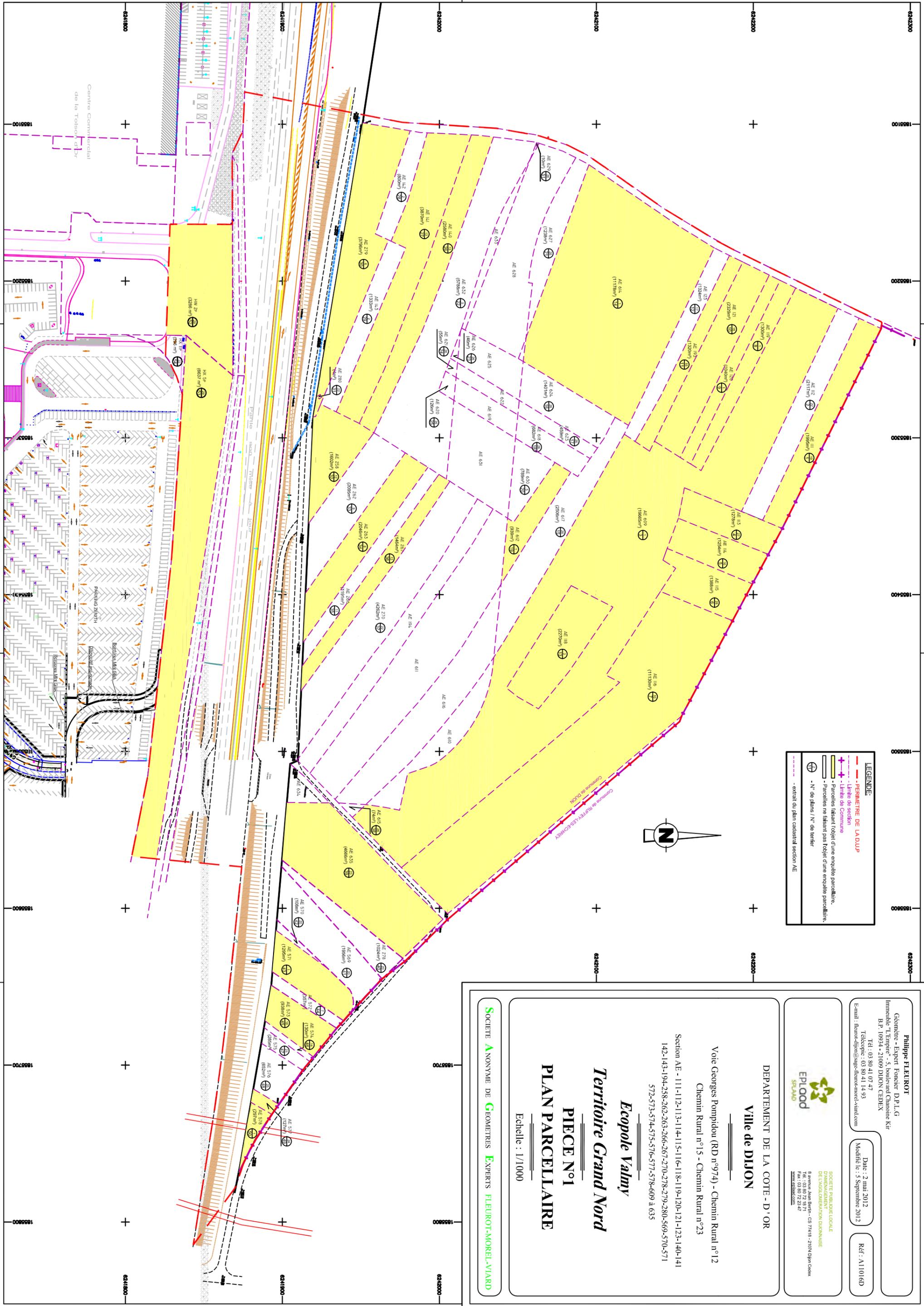
- De renforcer l'implantation d'activités tertiaires sur le territoire dijonnais qui profiteront de l'armature en transport en commun créée par le tramway,
- De désenclaver et de mailler le territoire par la réalisation du tramway, d'un échangeur routier, de voiries et de liaisons douce,
- De valoriser la « vitrine urbaine » et l'entrée de ville du nord de Dijon,
- De renforcer et de développer de grands équipements publics,
- D'accompagner et de mettre en valeur l'arrivée du tramway en créant une densité bâtie forte et de type urbaine
- De traiter les aménagements dans le cadre d'une démarche environnementale.

Il présente les caractéristiques d'un projet d'intérêt public.

Parce que la maîtrise des terrains n'est pas complète, il est nécessaire de recourir à l'expropriation.

Par conséquent, il est sollicité de M. le Préfet de la Côte d'Or, l'ouverture conjointe d'une enquête de Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité de la ville de Dijon et d'une Enquête Parcellaire pour le projet d'aménagement de l'Ecopôle Valmy.

La Déclaration d'Utilité Publique en vue de réaliser les acquisitions et les travaux est demandée au profit de la SPLAAD.



**LEGENDE:**

- - - PERIMETRE DE LA DUP
- - - Limite de section
- - - Limite de Commune
- - - Parcelles faisant l'objet d'une enquête parcellaire.
- - - Parcelles ne faisant pas l'objet d'une enquête parcellaire.
- ⊕ - N° de plans / N° de vent
- - - extrait du plan cadastral section AE

**Philippe FLEURIOT**  
 Géomètre - Expert Foncier D.B.L.G.  
 Immeuble "L'Empire" - 5, boulevard Chanoine Kir  
 B.P. 10934 - 21009 DIJON CEDEX  
 Tél : 03 80 41 07 47  
 Télécopie : 03 80 41 14 93  
 E-mail : fleuriot-dijon@sage-bleu-et-meret-stand.com

Date : 2 mai 2012  
 Modifié le : 5 Septembre 2012  
 Réf : A11016D

**SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE  
 D'AMÉNAGEMENT  
 DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE**  
 8, avenue Jean Béraud - CS 77418 - 21074 Dijon Cedex  
 Tél. : 03 80 72 18 71  
 Fax : 03 80 72 23 47  
 www.dijonval.com

DEPARTEMENT DE LA COTE - D'OR  
**Ville de DIJON**

Voie Georges Pompidou (RD n°974) - Chemin Rural n°12  
 Chemin Rural n°15 - Chemin Rural n°23

Section AE - 111-112-113-114-115-116-118-119-120-121-123-140-141  
 142-143-194-258-262-263-266-267-270-278-279-280-569-570-571  
 572-573-574-575-576-577-578-609 à 635

*Ecopole Valmy*

**Territoire Grand Nord**

**PIECE N°1**

**PLAN PARCELLAIRE**

Echelle : 1/1000

**SOCIÉTÉ ANONYME DE GÉOMÈTRES EXPERTS FLEURIOT-MOREL-VIARD**